

**TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN TERHADAP JAM TERBANG
PILOT YANG MELEBIHI BATAS JAM TERBANG DITINJAU BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 28 TAHUN 2013 TENTANG
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL
(STUDI KASUS DI PT LION MENTARI AIRLINES)**

Oleh: Muhammad Yogi Setiadi

Pembimbing I: Dr. Maryati Bachtiar, SH., M.Kn

Pembimbing II: Riska Fitriani, SH.,MH

Alamat: Jalan Tegal Sari Ujung Gang Cempaka Sari Nomor 16 Rumbai, Pekanbaru

Email: Yogisetiatia@yahoo.co.id - Telepon : 082385238613

ABSTRACT

Flight characteristics and have a distinct advantage that is more technologically advanced, able to move quickly, solid capital, reliable management, as well as the need of security and safety that need dikembangkan potential and the role that effective and efficient in order to be able to create the distribution pattern of the national good and dynamic , Inside Flights are two subjects that are directly involved in the process, namely airlines and airline passengers. Liabilities airline was carrying passengers and / or goods safely, intact and safely to their destination, provide good service, compensate passengers with a schedule that has been set and others, while liabilities passengers are paying transportation costs which amount has been determined, keep the goods under its control and report any types of goods carried. But the airline using a practical way in order to earn big profits without undermining the security and safety of passengers by employing a fleet and pilots to fly longer hours specified in the Regulation of the Minister of Transportation No. 28 Year 2013 About the Civil Aviation Safety Regulations (CASR).

The purpose of writing this essay, namely; First, to determine the settings Pilot Flying Hours PT Lion Mentari Airlines. Second, to determine responsibilities and sanctions received any airline pilots assigned to fly longer hours.

This type of research is a sociological study, because writer research on the effectiveness of the laws in force. This research was conducted at Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, while the sample population is a whole party related to the issues examined in this study, the data source used, primary data, secondary data and data tertiary data collection techniques in this study with interviews, questionnaires and literature study.

From the research problem there are two main things that can be inferred. First, Many cases of aircraft accidents caused by human negligence caused Airlines to earn big profits without regard to the security and safety of the flight. Second, to prevent air accidents, the supervision of the pilot flying hours over the note. Advice writer, First, it should improve its supervision of flight times, flight hours, air kelaikkan of the entire airline. Second, the airline must report not only flying schedule, the number of passengers and cargo but also obliged to report who the pilot in command to serve the flight schedule.

Keywords : Airline - Flight - Pilot - Flying Hours

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia disebut sebagai Negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau, yang terletak memanjang di garis khatulistiwa. Letaknya yang strategis menjadikan Indonesia memiliki peranan penting dalam hubungan antar bangsa. Dalam menghubungkan sosialisasi antar bangsa, maka diperlukan alat untuk terlaksananya kegiatan sosial antar bangsa yakni transportasi.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh keadaan geografis Indonesia.¹ Secara umum, transportasi berperan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis.

Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.²

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga Tentang Perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel Ke V. Peraturan Perundang-Undangan lain yang mengatur Tentang Pengangkutan antara lain³ :

1. Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian;

2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
3. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
4. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Pelaksanaan pengangkutan atau transportasi udara didalamnya terdapat dua subyek yang terlibat secara langsung dalam proses pengangkutan yaitu pengirim atau penumpang dan perusahaan pengangkut.

Penerbangan merupakan bagian dari sistem pengangkutan nasional yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri yaitu memiliki teknologi yang canggih, mampu bergerak cepat, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, sehingga perlu dikembangkan potensi dan peranan yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang baik dan dinamis.

Agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintergrasikan dan mendinamisasikan sarana dan prasarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna, sehingga perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan Negara, dan otonomi daerah.⁴

¹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan IV, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung: 2008, Hlm. 7.

²Abbas salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta: 2006, Hlm. 2.

³Ahmad Munawar, *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Betta Offset, Yogyakarta: 2005, Hlm. 2.

⁴Konsideran Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Transportasi udara memiliki dua bagian atau bentuk kegiatan penerbangan, antara lain:

a. Angkutan Udara Niaga

Angkutan udara untuk umum yang dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha nasional dan/atau asing yang mengangkut penumpang atau pengirim untuk mengangkut penumpang atau barang ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan pembayaran sejumlah uang sebagai biaya atau sewa.⁵

b. Angkutan Udara Bukan Niaga

Angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

Penelitian ini hanya membatasi pada penerbangan komersil karena penerbangan komersil adalah bagian dari penerbangan sipil/umum dimana sebuah penerbangan dioperasikan hanya untuk mencari keuntungan.⁶

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan mencatat jumlah penumpang pada tahun 2014 adalah sebanyak 72,6 juta orang, naik 5,6 persen dari tahun 2013 sebanyak 68,5 juta orang. Menurut perinciannya penerbangan domestik pada tahun 2014 ini sebanyak 58,9 juta orang, sedangkan untuk penerbangan internasional sebanyak 13,7 juta orang.

Sehubungan dengan itu diperlukan adanya pengaturan-pengaturan secara hukum untuk menentukan tanggung jawab

perusahaan penerbangan sehingga kepentingan penumpang terlindungi.

Transportasi yang merupakan alat pemindahan manusia atau barang yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Banyak memiliki kekurangan yang disebabkan oleh manusia itu sendiri. Ini terbukti dengan banyaknya kecelakaan pesawat udara di Indonesia yang terjadi dalam 10 (Sepuluh) tahun belakangan ini. Sampai pada satu masa dimana kecelakaan pesawat udara dapat terjadi 2-3 kali dalam setahun, dan yang paling banyak terjadi pada tahun 2007.⁷

Dikarenakan maskapai penerbangan terlalu mengutamakan keuntungan sehingga memaksa pilot-pilotnya untuk terbang melebihi batas jam terbangnya, di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Keselamatan Penerbangan Sipil dalam sub bagian Q pada Pasal 121.481 Tentang Batasan Jam Terbang dan Persyaratan Waktu Istirahat: 2 (dua) Pilot ayat (a) berbunyi “Penyedia angkutan udara dapat menjadwalkan pilot untuk terbang dalam pesawat yang memiliki awak dua pilot selama sembilan (9) jam atau kurang dalam 24 jam berturut-turut tanpa waktu istirahat selama sembilan (9) jam tersebut.” Hal ini dapat berdampak buruk bagi masyarakat, betapa tidak bahwa sebagian besar masyarakat Indonesia memilih jalur transportasi udara sebagai alternatif pengangkutan mereka dengan alasan cepat dan tidak memakan waktu lama untuk perjalanan keluar kota maupun keluar negeri.

⁵Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung: 2008,Hlm. 5.

⁶http://id.wikipedia.org/wiki/penerbangan_komersial terakhir dikunjungi tanggal 21 Oktober 2015.

⁷<http://adiwicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-di-indonesia>, terakhir dikunjungi tanggal 21 Oktober 2015.

Setiap kecelakaan penerbangan selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang yang tentu saja melahirkan permasalahan hukum. Khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut (*carrier*) terhadap para pilot, awak kabin, penumpang dan pemilik barang baik sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan sebagai konsumen, selain itu persoalan lain bagi konsumen adalah adanya keterlambatan pelaksanaan pengangkutan udara yang terkadang melebihi batas toleransi dan tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut.⁸

Penyebab kecelakaan pesawat udara ini ada tiga faktor yang kemungkinan besar terjadi yaitu faktor manusia, faktor materiil, dan faktor media. Dalam hal ini penulis mengambil fokus permasalahan dalam konteks hukum perdata yang mana penulis memfokuskan penelitiannya tersebut terhadap faktor kecelakaan yang disebabkan oleh manusia yang banyak terjadi di angkutan udara niaga (komersil) karena angkutan udara niaga banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Dari sekian banyaknya maskapai penerbangan di Indonesia penulis memfokuskan kepada satu maskapai penerbangan besar di Indonesia yaitu maskapai "*Lion Mentari Airlines*".

Maskapai Lion Mentari Airlines terdapat beberapa kasus kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusianya yaitu seperti kasus kecelakaan pesawat Lion Mentari Airlines di Bali yang mana pesawat tersebut hendak mendarat di

Bandara Ngurah Rai Bali, dan juga Lion Mentari Airlines tergelincir di Solo dan masih banyak lagi, itu disebabkan karena kita manusia memiliki keterbatasan tenaga, seiring dengan bertambahnya umur intensitas batasan manusia mulai menurun karena perusahaan hanya mengutamakan faktor keuntungan maka perusahaan memaksa pilot dan awak pesawat lainnya untuk melakukan pekerjaannya hingga melebihi batas kemampuannya.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Bapak Fikriansyah, selaku Distrik Manager PT. Lion Mentari Airlines menyebutkan bahwa "Pesawat itu memiliki yang namanya Rotasi Pesawat yang mana pesawat itu bisa pergi kemana saja dan bisa juga cuma 1 (satu) rute selama beberapa kali".⁹ Di dalam prakteknya menurut wawancara penulis dengan pilot Lion Air, "Kalau jadwal terbang dalam sehari itu disesuaikan oleh *crew schedule* bisa 5 (lima) sampai 8 (delapan) kali *landing* dalam sehari, contohnya rute yang paling sering ditempuh Jakarta-Pontianak-Semarang-Bandung-Ketapang-Medan berangkat dari Jakarta dan untuk Indonesia Timur berangkat dari Pontianak."¹⁰

Jika dikalkulasikan perjalanan dari Pontianak ke Bandung memakan waktu di udara 1 jam 40 menit jika dikalkulasikan dalam 6 kali penerbangan memakan waktu yang melebihi Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Inilah bukti bahwa perusahaan penerbangan hanya mengutamakan keuntungan

⁸Ridwan Khairandy, 2006, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 2,) Hlm. 20-21

⁹Hasil Wawancara dengan Station Manager PT.Lion Mentari Airlines, Bapak Fikriansyah pada tanggal 13 Desember 2015, Pukul 10.00 wib.

¹⁰Hasil wawancara dengan pilot lion air berinisial FAW,DIP,MAA pada tanggal 25 Desember 2015.

yang besar belaka tanpa mengindahkan keterbatasan pilotnya yang tidak lain dan tidak bukan adalah “Manusia”. Untuk itu penulis memutuskan untuk mengambil judul skripsi “**Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Jam Terbang Pilot Yang Melebihi Batas Jam Terbang Ditinjau Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (Studi Kasus di Lion Air)**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian-uraian dalam latar belakang masalah di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam ini yakni sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan jam terbang pilot di PT Lion Mentari Airlines?
2. Apa tanggung jawab dan sanksi bagi pilot dan maskapai penerbangan yang melebihi batas jam terbang?

C. Pembahasan

A. Sistem Pengaturan Jam Terbang Pilot di PT Lion Mentari Airlines

Tata hukum positif nasional terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap pilot. Peraturan perundang-undangan tersebut antara lain sebagai berikut:¹¹

- a. Ordonansi Penerbangan 1939 atau OPU 1939;
- b. Konvensi Chicago 1944;
- c. *International Civil Aviation Organisation (ICAO)*;
- d. *Civil Aviation Safety Regulations (CASR)*;
- e. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;

- f. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
- g. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 12 Tahun 1988 Tentang Federasi Pilot Indonesia;
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggara Angkutan Udara;
- i. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2009 Tentang Perubahan Keempat Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2002 Tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal;
- j. Peraturan Menteri perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 Tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara;
- k. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 141 Tentang Persyaratan dan Sertifikasi Untuk Sekolah Penerbangan;
- l. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 121 Tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal.

Keselamatan penerbangan merupakan faktor utama dalam

¹¹*Ibid*, Hlm. 131-132.

pengoperasian pesawat terbang. Kecelakaan memang kadang kala tidak dapat dihindari, namun dengan pengoperasian pesawat terbang yang baik mampu mencegah terjadinya kecelakaan. Sebab kecelakaan pesawat terbang tidak lepas dari beberapa faktor yaitu sebagai berikut:

- a. Faktor Sumber Daya Manusia (SDM);
- b. Faktor Mesin;
- c. Faktor Alam;
- d. Faktor Sarana dan Prasarana;
- e. Faktor Kesalahan Navigasi dan;
- f. Faktor Kelaiakkan Teknis.

Menurut wawancara penulis dengan Bapak William Tobing Selaku Distrik Manager PT Lion Mentari Airlines “pilot-pilot senior kami banyak yang pindah ke maskapai lain setelah mendapatkan jam terbang yang tinggi sekarang pilot-pilot muda yang kami pilih agar lebih professional”.¹²

Langkah yang di tempuh PT Lion Mentari Airlines untuk memperbaiki kinerja dan profesionalitas mereka sudah baik namun pilot-pilot muda yang minim pengalaman terbang tersebut wajib diberi pelatihan rutin sesuai dengan mandat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan keselamatan Penerbangan Sipil.

Berdasarkan wawancara penulis dengan para pilot Lion Air “pilot mendapatkan pelatihan ketika masuk ke Lion Air selama jangka 7 sampai 12 bulan sesuai dengan instruktur dan pelatihan

menggunakan simulator setiap bulan.”¹³

Perusahaan yang menyediakan pengangkutan harus bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri, perbuatan para pilot, awak kabin, penumpang dan pemilik barang. Pertanggungjawaban perusahaan penerbangan bila terjadi kecelakaan diatur di luar Konvensi Chicago antara lain Konvensi Warsawa 1929, *Protocol The Hague* 1955, *Protocol Guatemala City* 1971, *Montreal Agreement* 1966, *Protocol Montreal* 1975 Nomor 1, 2, 3 dan 4, Konvensi Roma 1952, Konvensi Guadalajara 1961, Konvensi Montreal 1999.

Kesalahan perusahaan penerbangan yang terjadi karena perbuatannya sendiri, perbuatan para pilot, awak kabin dan teknisi tidak dapat di beri keringan karena di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sudah jelas mengatur tentang standar kelaikakkan, sertifikasi penerbang, sertifikasi awak kabin dan teknisi.

Pasal 34 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan “Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan, yang mana apabila telah memenuhi standar tersebut diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan”.

Pasal 39 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan “Bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan kelaikudaraan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat, dan/atau pencabutan sertifikat”.

¹²Wawancara dengan Bapak William Tobing Selaku Distrik Manager PT Lion Mentari Airlines 20 Juni 2016 Pukul 13.20 wib.

¹³Wawancara dengan pilot Lion air berinisial FAW, DIP, MAA tanggal 20 Juni 2016.

Pasal 41 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan “Dimana setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat.” Sertifikat tersebut yaitu sertifikat operator pesawat udara (*Air Operator Certificat*), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*Operating Certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.

Hal-hal tersebut di atas sangat penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dicantumkan mengenai hal-hal yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan penerbangan dalam pengoperasian pesawat udara seperti sertifikat kelayakan dan hal-hal lain yang menjamin keselamatan penerbangan. Dengan memperhatikan tujuan penerbangan antara lain adalah aman dan selamat maka jelaslah pemerintah harus mengupayakan situasi dan kondisi penerbangan yang aman dan selamat tanpa adanya ancaman dari tindakan yang membahayakan (*Unsafe Acts*) dan kondisi yang membahayakan (*Unsafe Condition*). Dengan adanya hukum diharapkan dapat menciptakan keinginan masyarakat untuk hidup aman dan selamat terhindar dari kecelakaan.

Penyebab kecelakaan pesawat udara ini ada tiga faktor¹⁴ yang kemungkinan besar terjadi yaitu

faktor manusia, faktor materiil, dan faktor media. Dalam hal ini penulis mengambil fokus permasalahan dalam konteks hukum perdata yang mana penulis memfokuskan penelitiannya tersebut terhadap faktor kecelakaan yang disebabkan oleh manusiayang banyak terjadi di angkutan udara niaga (komersil) karena angkutan udara niaga banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Maksud dari faktor manusia adalah setiap orang atau tenaga pekerja yang terlibat langsung dalam proses penerbangan seperti awak pesawat yaitu kapten pilot, wakil pilot (*co-pilot*) teknisi pesawat, dan tenaga operasi pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic Control- ATC*).

Pilot adalah sebutan untuk orang yang mengemudikan atau mengawaki pesawat terbang. Sebuah profesi yang menuntut keahlian atau skill dalam mengemudikan sebuah pesawat, seorang pilot harus menempuh ujian resmi yang diadakan oleh sekolah penerbangan dan otoritas penerbangan.¹⁵

Seorang pilot wajib memiliki lisensi penerbang untuk menerbangkan pesawat udara dengan sah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang terdapat dalam Pasal 1 ayat 50.

Pengertian lisensi dalam Pasal 1 ayat 50 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi “surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.”

Lisensi bagi seorang pilot bersifat pribadi karena didapatkan setelah seorang pilot mengikuti

¹⁴<http://www.kompasiana.com/erwinalwazir/penyebab-umum-jatuhnya-pesawat>, dikunjungi terakhir 22 Juni 2016 Pukul 21.05 wib.

¹⁵<https://id.wikipedia.org/wiki/pilot>, diakses tanggal 23 Desember 2015.

sekolah penerbangan dan lulus dalam sekolah penerbangan tersebut setelah mampu melewati berbagai ketentuan-ketentuan di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Pilot memiliki peranan penting di dalam suatu misi penerbangan untuk menjaga keamanan, keselamatan di dalam suatu misi penerbangan. Tanggung jawab pilot mulai terlaksana ketika pintu pesawat sudah ditutup dan dibuka kembali sampai ditujuan tertentu dalam suatu misi penerbangan. Suatu misi penerbangan biasanya seorang kapten pilot didampingi oleh wakil pilot atau *first officer (co-pilot)* yang mana bertugas untuk menyelesaikan tugas-tugas dari kapten pilot dalam suatu misi penerbangan yang belum tentu seorang kapten pilot bisa memegang semua fungsi pilot.

Seorang pilot harus memenuhi standar kelaikudaraan yang tercantum dalam Pasal 34 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang memiliki 2 (dua) syarat yaitu persyaratan mendasar (*basic requirement*) dan persyaratan operasional (*operational requirement*) yang wajib pilot dapatkan pada saat menempuh sekolah di sekolah penerbangan tertentu. Persyaratan mendasar (*basic requirement*) adalah seorang pilot harus sehat dan memenuhi persyaratan fisik antara lain tidak buta warna, sempurna seluruh anggota tubuh, lulus dalam tes tertulis dan tidak tertulis, lulus dari sekolah penerbang negeri atau swasta yang diakui.

Begitu ketatnya standar persyaratan menjadi pilot untuk menciptakan keselamatan dan keamanan di dunia penerbangan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan namun seorang pilot

yang bekerja di perusahaan penerbangan terkadang mempunyai pimpinan yang mewajibkan mereka untuk tunduk dan patuh kepada perusahaan penerbangan atau pimpinan tersebut.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ini memiliki banyak kekurangan didalamnya, yang mana di dalam Undang-Undang tersebut tidak mengatur tentang kewenangan maskapai penerbangan untuk melaporkan jadwal pilot-pilot ke kementerian perhubungan. Berdasarkan wawancara penulis dengan Bapak William Tobing selaku Distrik Manager Lion Air di Pekanbaru "Lion Air memiliki 500 rute penerbangan dalam sehari se Indonesia, kalau berapa pasang pilotnya saya nggak tau karena diatur oleh orang pusat, kalau di pusat itu yg bertugas mengatur jadwal terbang namanya *Flot*"¹⁶.

Berdasarkan wawancara diatas dan berdasarkan kasus-kasus keterlambatan (*delay*) yang salah satunya terjadi pada rute Jakarta-Makassar dengan nomor registrasi pesawat JT898 yang menelantarkan ratusan penumpang di terminal 1A Soekarno-Hatta sehingga para penumpang menghalangi pesawat yang mau lepas landas¹⁷.

Ini membuktikan bahwa Lion Air dengan memiliki 500 rute penerbangan dalam sehari tidak dapat memenuhi banyaknya rute tersebut karena masih memiliki banyak kekurangan pilot dan kelebihan armada sehingga perputaran jadwal/ rute penerbangan tersebut menjadi kacau dan berantakan. Setidaknya Lion Air

¹⁶Wawancara dengan Distrik Manajer PT Lion Mentari Airlines Bapak William Tobing Pada Tanggal 20 Juni Pukul 13.20 Wib.

¹⁷Merdeka.com Terakhir dikunjungi 15-Juli 2016 Pukul 22.39 Wib.

dengan 500 rute penerbangan dalam sehari wajib menugaskan setidaknya 100 pasang pilot untuk melayani rute penerbangan dalam sehari. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil hanya mengatur tentang batasan jam terbang pilot sehingga perusahaan penerbangan berlaku sewenang-wenang dalam melakukan perekrutan pilot, pesawat, dan jam terbang bandara.

Pengaturan jam kerja awak pesawat diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil dalam sub bagian Q Pasal 12 ayat (a) batasan maksimum Jam Terbang (*Flight Time*) untuk penjadualan penerbangan untuk 2 (dua) pilot (*Pilot In Command* dan *First Officer*) adalah sebagai berikut:

- Maksimum *Flight Time* (Jam Terbang) adalah 9 jam dalam penjadualan 24 jam;
- 30 jam dalam penjadualan 7 hari berturut-turut;
- 110 jam terbang dalam penjadualan satu bulan kalender;
- 1050 jam terbang dalam penjadualan satu tahun kalender.

Sementara *Rest Period* atau Jam Istirahat adalah minimal 9 jam sebelum dinas terbang selanjutnya. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, hanya penerbangan pilot (*pilot in command* dan *first officer*) yang menggunakan batasan jam terbang (*flight time*), sementara awak kabin hanya diatur menggunakan jam kerja (*duty period*) dan jam istirahat (*rest period*).

Berdasarkan wawancara penulis dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau Bapak Eddy Sukiatnadi “maskapai penerbangan tidak ada melaporkan jumlah pilotnya hanya jadwal penerbangan, tambahan penerbangan, jumlah kargo, dan penumpang”¹⁸.

Tabel 4.1
Data Angkutan Udara 2014-2015

No	Bandara	Pesawat		Penumpang			Bagasi	
		Dtg	Bkt	Dtg	Bkt	Transit	Bgkr	Muat
	Sultan Syarif Kasim II	27.013	27.013	2.995.438	2.990.914	4.524	20.943.162	20.943.162
	Syarif II	8.629	8613	1.542.567	1.260.210	1.755	8.893.660	8.586637
JUMLAH		35.642	35.626	4.538.005	4.251.124	6.279	29.836.822	29.529.799

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Riau Bidang Udara Tahun 2016

Inilah laporan yang diterima Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Dinas Perhubungan Provinsi Riau. Inilah kelemahan yang sesungguhnya dalam dunia penerbangan Indonesia sehingga Keamanan dan Keselamatan Penerbangan sulit dicapai. Berdasarkan wawancara penulis dengan Para Pilot Lion Air diketahui bahwa para pilot Lion Air mendapatkan masa kerja selama 4 hari sampai 6 hari kerja dengan libur 1 (satu) hari untuk masa kerja 4 hari dan 2 (dua) hari untuk masa kerja 6 hari.¹⁹

¹⁸Wawancara dengan Bapak Eddy Sukiatnadi Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau pada tanggal 06 Juni 2016 Pukul 08.30 wib.

¹⁹Wawancara dengan pilot Lion air berinisial FAW, DIP, MAA pada tanggal 20 Juni 2016.

Berdasarkan wawancara diatas bahwa Lion Air masih banyak memiliki kekurangan pilot itu terlihat dari masa kerja yang di dapatkan dan hari libur yang tidak memadai untuk memulihkan kebugaran tubuh.

B. Tanggung Jawab dan Sanksi yang Diterima Oleh Pilot dan Maskapai Penerbangan yang Melebihi Batas Jam Terbang

1. Tanggung Jawab yang Diterima Oleh Pilot dan Maskapai Penerbangan

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan dalam kurun waktu 10 tahun terakhir banyak memberikan implikasi positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu dapat memilih operator penerbangan dengan berbagai jasa pelayanannya.

Jumlah perusahaan penerbangan banyak menguntungkan para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pengusaha) karena akan banyak pilihan operator. Maskapai penerbangan akan bersaing untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan harga tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai promo dalam perusahaannya.

Kompetisi antara maskapai penerbangan menimbulkan kekhawatiran karena harga tiket yang murah berdampak dengan penekanan di bidang pelayanan terutama perawatan, dan pemeliharaan armada maskapai penerbangan tersebut.

Pada dasarnya dalam kegiatan pengangkutan udara niaga terdapat dua pihak yang ada di dalamnya, yaitu pihak pengangkut dalam hal ini

pengangkut adalah perusahaan atau maskapai penerbangan dan pihak pengguna jasa penerbangan atau penumpang, yang mana kedua pihak tersebut saling mengikat satu sama lainnya dengan perjanjian.

Dalam hukum pengangkutan, terdapat kewajiban-kewajiban kedua belah pihak tersebut, pihak pengangkut memiliki kewajiban untuk mengangkut penumpang dan atau barang dengan aman, selamat dan utuh sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang yang disebabkan oleh jasa pengangkutannya, serta memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal penerbangan yang telah ditetapkannya dan lain lain.

Jasa pengangkutan yang ada di Indonesia terdiri dari pengangkutan udara, pengangkutan laut dan pengangkutan darat. Pengangkutan laut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pengangkutan Laut atau Pelayaran. Pengangkutan darat diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Pengangkutan Darat atau Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan pengangkutan udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Pengertian tanggung jawab pengangkut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terdapat dalam Pasal 1 ayat 22 yang berbunyi “tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang

di derita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.”²⁰

Tanggung jawab pengangkut dalam Pasal 1 ayat 22 diatas bukan hanya terbatas kepada penumpang saja tetapi kepada semua penyelenggara jasa pengangkutan udara tersebut yaitu personel angkutan udara yang terdiri dari pilot, awak kabin dan teknisi pesawat untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat 48 dan 49.

Pengertian keselamatan penerbangan menurut Pasal 1 ayat 48 yang berbunyi “suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.” Sementara pengertian keamanan penerbangan dalam ayat 49 adalah “suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur.” Jam terbang adalah kurun waktu pesawat mulai bergerak dengan kekuatan mesin sendiri sampai dengan berhenti dan seluruh mesin dimatikan dalam suatu misi penerbangan.

Jam Kerja/*Flight Duty Time* adalah Kurun waktu awak pesawat melapor untuk dinas terbang sampai dengan pesawat

berhenti dan semua mesin dimatikan. Didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil di dalam sub bagian Q pada Pasal 121.481 ayat (a) berbunyi “Penyedia angkutan udara dapat menjadwalkan pilot untuk terbang dalam pesawat yang memiliki awak dua pilot selama sembilan (9) jam atau kurang dalam 24 jam berturut-turut tanpa waktu istirahat selama sembilan (9) jam tersebut.”

Faktanya berdasarkan wawancara penulis dengan pilot lion air dalam sehari mereka dapat terbang 5 sampai 8 kali landing dalam sehari, jika mereka menginap di luar home base (*Lay Over*) mereka mendapatkan uang lembur yang hitungan uang lemburnya perjam, khusus untuk Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II pergantian personel pesawat udara untuk Lion Air pada Pukul 12.00 Wib, jadi personel yang menginap atau istirahat di berangkat untuk penerbangan selanjutnya pada Pukul 17.10 Wib.²¹ Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil diatas menyebutkan pilot wajib istirahat 9 jam sehari sesuai dengan lama mereka (Pilot) terbang maksimal.

Selain faktor manusia yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara juga ada faktor materil atau faktor dari pesawat udara yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara, adalah pesawat

²⁰Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat 22.

²¹Wawancara dengan Distrik Manajer PT Lion Mentari Airlines Bapak William Tobing Pada Tanggal 20 Juni Pukul 13.20 Wib.

udara yang mengalami kelelahan (*fatigue*) yang mana pesawat tersebut terus digunakan untuk melayani rute-rute penerbangan yang jauh dan melampaui batas jam terbang pesawat yang sesuai dengan wawancara penulis dengan Bapak Willy “yang namanya pesawat itu bisa pergi kemana saja, Pekanbaru-Medan, dari Medan terbang ke Batam, dari Batam ke Jakarta itu bisa dan bisa juga Jakarta-Medan selama beberapa kali”.²² Jika di hitung jarak tempuh di udara rute Pekanbaru-Jakarta memakan waktu 1 jam 40 menit sementara hitungan jam kerja pilot dimulai saat pilot melapor untuk dinas terbang memakan waktu 1 jam untuk bandara bertaraf nasional dan 1 jam 30 menit untuk bandara internasional. Jika perusahaan maskapai penerbangan menjadwalkan pilotnya 5 kali landing untuk rute Pekanbaru-Jakarta yang memakan waktu tempuh di udara 1 jam 40 menit sudah 8 jam 20 menit di tambah 1 jam 30 menit untuk laporan dinas terbang di bandara internasional maka perusahaan penerbangan sudah melanggar Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Sesuai dengan kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan lain-lain.

²²*Ibid.*

Perusahaan wajib bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakukan oleh perbuatannya sendiri, perbuatan para pilot, awak kabin, teknisi dan lain sebagainya.

Tuntutan dari maskapai penerbangan agar pilot dipaksa bekerja secara maksimal melalui penambahan jam kerja diluar batas waktu maksimal dalam sehari yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 mengakibatkan kecelakaan yang bersumber dari faktor manusia tidak dapat dihindari karena kelelahan dan hilangnya konsentrasi yang tinggi selama penerbangan. Pihak maskapai tidak bertanggung jawab atas resiko di luar jam kerja.

2. Sanksi yang Diterima Oleh Pilot dan Maskapai Penerbangan yang Melebihi Batas Jam Terbang

Perusahaan penerbangan wajib diberikan sanksi apabila kecelakaan atau kerugian tersebut terjadi dan sanksi yang timbul dibebankan kepada maskapai penerbangan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil dalam Sub Bagian B Pasal 121.29 Tentang Masa Berlaku Sertifikat Operator Udara Pasal (a) ayat 2 dan 3 yang berbunyi “Direktur Jenderal Perhubungan Udara berhak menahan dan menarik Sertifikat Operator Udara baik secara keseluruhan dan sebagian. Penyedia angkutan udara diketahui melanggar ketentuan sertifikat

operator udaranya atau sertifikat operasinya.”

Di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan diatur juga tentang sanksi untuk Pilot yang melebihi batas jam terbang yaitu di dalam Pasal 59 ayat 1 dan 2 yang berbunyi “personel pesawat udara yang memiliki lisenensi wajib melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan ketentuan dibidangnya, mempertahankan kemampuannya dan melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.”

“Personel pesawat udara yang melanggar ketentuan pada ayat 1 dikenakan sanksi berupa peringatan, pembekuan lisenensi dan pencabutan lisenensi.”²³

Sudah jelas di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil tersebut apabila pilot dan maskapai penerbangan menjadwalkan pilotnya melebihi batas jam terbang maka itu adalah suatu pelanggaran, pilot serta maskapai penerbangan bertanggung jawab terhadap pelanggaran peraturan jam terbang ini dengan mendapatkan sanksi berupa peringatan, pembekuan serta pencabutan Sertifikat/Lisensi personel pesawat udara, Operator Udara atau Sertifikat Operasi Maskapai Penerbangannya tersebut.

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai tanggung jawab maskapai

penerbangan terhadap jam terbang pilot yang melebihi batas jam terbang ditinjau berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 28 tahun 2013 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil (studi kasus di PT Lion Mentari Airlines) maka dapat disimpulkan:

1. Tanggung jawab PT Lion Mentari Airlines terhadap jadwal para pilotnya yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dan Konvensi Warsawa yaitu menggunakan prinsip tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability*). Berdasarkan prinsip tanggung jawab *presumption of liability* ini, pihak PT Lion Mentari Airlines dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang timbul dalam pengangkutan udara yang dikarenakan PT Lion Mentari Airlines menjadwalkan para pilotnya sehingga menyebabkan kerugian tersebut.
2. PT Lion Mentari Airlines menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak mencakup ganti rugi yang melebihi batas jam terbang maksimal dari jam kerja yang telah ditentukan.

PT Lion Mentari Airlines langsung bertanggung jawab kepada para pilotnya yang melebihi batas jam terbang dengan membayar kelebihan jam terbang para pilotnya dengan nominal yang ditentukan oleh pihak PT Lion Mentari Airlines yang dihitung sebagai jam lembur pilot tersebut.

B. Saran

²³Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 59 ayat 1 dan 2.

1. Di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 45 mengenai Tata Cara dan Prosedur Memperoleh Sertifikat Operator Pesawat Udara yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional, dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal dapat dilaksanakan sesuai dengan teorinya dan praktek yang ada di lapangan sehingga antara teori dan pelaksanaannya dapat berjalan dengan bersamaan sehingga hukum dapat ditegakkan maka keselamatan dalam dunia penerbangan tersebut dapat dicapai.
2. Dalam hal jadwal terbang pilot pihak Kementerian Perhubungan Udara melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara bukan hanya melakukan pengawasan dan pemantauan kepada Penumpang saja tetapi Direktur Jenderal Perhubungan Udara wajib melakukan pengawasan dan pemantauan jadwal terbang pilot yang selama ini tidak pernah dilampirkan pihak maskapai penerbangan kepada Kementerian Perhubungan yang menyebabkan maskapai penerbangan sewenang-wenang menjadwalkan para pilotnya yang melebihi batas jam terbang yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil dalam Sub Bagian Q Pasal 121.481 ayat (a) Tentang Jam Terbang Pilot.

F. Daftar Pustaka

a. Buku

- Abdurrasyid, Priyatna, 1989, *Hukum Antariksa Nasional*, CV Rajawali, Jakarta.
- Ali, H. Zainuddin, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ashshofa, Burhan, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Bachtiar, Maryati, 2015, *Asuransi Pada Pilot Penerbangan Komersial di Indonesia*, Genta Publishing, Yogyakarta.
- Djamali, R. Abdoel, 2010, *Pengantar Hukum Indonesia*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Irianto, Sulystiowati, M Shidarta, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Yayasan Pustaka Obor, Jakarta
- Ishaq, 1982, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta
- Khairandy, Ridwan, 2006, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jakarta.
- Marhijianto, Bambang, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Tertib Terang, Jakarta.
- Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Mustofa, Burhan, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Betta Offset, Yogyakarta.
- Moeljomiharjdo, Basoeki, 2006, *Hukum Udara Nasional*, LPMG-ATG, Jakarta.
- Ningrum, Lestari, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.

Salim, Abbas, 2006, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo, Jakarta.

Saliman R, Abdul, 2005, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan*, Kencana Media Group, Jakarta.

Shidarta, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.

Soekanto, Soerjono, 2004 *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta

Subagyo, P Joko, 2011, *Metode Penelitian Hukum Dalam Teori dan Praktek*, PT Rineka Cipta, Jakarta.

Subekti R, 1995, *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.

Sunggono, Bambang, 2011, *Metodelogi Penelitian Hukum*, Rajawali Pers

Suherman E, 2000, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, CV Mandar Maju, Bandung.

Verschoor, Diederiks, 1991, *Permasalahan dan Perbedaan Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta.

Wayulo, Bambang, 2002 *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta

Wiradipradja, E Saefullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Jakarta, Liberty.

b. Jurnal/Tesis/Skripsi/Kamus

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

Ridwan Khairandy, 2006, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan*

Udara, Jurnal Hukum Bisnis Vol. 2 Hal. 20-21, Jakarta.

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2008, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

c. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121.

d. Website

http://id.wikipedia.org/wiki/penerbangan_komersial
<http://adiewicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-di-indonesia/>
<http://id.shvoong.com>
<https://id.wikipedia.org/wiki/pilot>
http://sonny-tobelo.blogspot.com/2016/10/teori-pertanggung_jawaban.html
<http://www.hukumonlines.com>
https://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Sultan_Syarif_Kasim_II#Sejarah
<http://sultansyarifkasim2-airport.co.id/id/general/about-us>
<http://www.deskripsi.com/singkatan/inaca>
https://id.wikipedia.org/wiki/Lion_Air#cite_note-5