



TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PELAKSANAAN GANTI RUGI ATAS KETERLAMBATAN ANGKUTAN UDARA DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL
(Studi Kasus Keterlambatan Angkutan Udara Luar Negeri Pesawat Udara Boeing 777-300 Garuda Indonesia GA088 Cengkareng-Amsterdam Tahun 2015)

Puspa Amelia*, Kabul Supriyadhie, Agus Pramono
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : melawibisana@gmail.com

Abstrak

Masalah keterlambatan dalam suatu pengangkutan adalah hal yang mungkin terjadi, ini dapat terjadi pada penerbangan domestik maupun Internasional. Keterlambatan pesawat Boeing 777-300 penerbangan GA088 Garuda Indonesia dengan rute Cengkareng-Amsterdam tahun 2015 mengalami keterlambatan penerbangan selama kurang lebih 6 (enam) jam dari jadwal keberangkatan yang tertera pada tiket.

Penelitian ini mengambil permasalahan bagaimana bentuk Tanggung Jawab pengangkut dalam persepektif Hukum Internasional atas keterlambatan penerbangan berjadwal dan Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia dalam menyelesaikan ganti rugi pada kasus keterlambatan penerbangan 777-300 Garuda Indonesia GA088 rute Cengkareng-Amsterdam tahun 2015.

Penulisan hukum ini menggunakan pendekatan Yuridis Normatif. Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif analitis yang didasarkan pada Konvensi-Konvensi Internasional dan Peraturan Nasional mengenai Keterlambatan penerbangan. Analisis data dilakukan secara kualitatif.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa PT.Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab secara keseluruhan terhadap keterlambatan penerbangan yang terjadi. Hal ini dikarenakan adanya alasan *force majeure* yang tidak dapat dihindari. Mengenai upaya yang telah dilakukan oleh PT.Garuda Indonesia dalam mengatasi keterlambatan penerbangan yang terjadi, sudah sesuai dengan peraturan yang ada, baik dikaji dari Konvensi Internasional maupun peraturan Nasional yang mengaturnya, yaitu berupa pemberian kompensasi.

Kata Kunci : Tanggung Jawab Pengangkut, Keterlambatan Penerbangan berjadwal, Hukum Internasional, Penerbangan Internasional

Abstract

The problem of delay in a carriage is something that might happen, it could happen to the domestic and international flights. The Delay of Boeing 777-300 Garuda Indonesia flight GA088 route : Cengkareng-Amsterdam in 2015 has been delayed for approximately 6 hours from scheduled departure time listed on the ticket.

This research took the problem of how the carrier Responsibility in International Law perspective on scheduled flight delays and How PT. Garuda Indonesia in resolving the compensation in case of delay 777-300 Garuda Indonesia flight GA088 Cengkareng Airport-Amsterdam in 2015.

This Legal Writing use a normative juridical approach. The analytical method use a descriptive analysis that is based on the International Conventions and National Regulations regarding flight delay. The data were analyzed by qualitatively.

From the research that has been done PT.Garuda Indonesia is not responsible for the entirety of the flight delays that occurred. This is due to reasons of force majeure that could not be avoided. Regarding the efforts made by the PT.Garuda Indonesia is in conformity with the existing regulations, as well as from International Conventions and National Law and regulations that regulate it, by giving a compensation.

Keywords: Carrier Responsibility, Scheduled Flight Delay, International Law, International Flight



I.PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat membutuhkan peran jasa pengangkutan untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. Beberapa keuntungan yang diberikan oleh jasa angkutan udara antara lain seperti jangkauan luas, waktu tempuh yang relatif singkat, tarif yang terjangkau, serta keamanan dan kenyamanan yang diberikan.

Tidak dapat dipungkiri bahwa, dengan adanya pesawat udara mempermudah penumpang atau pengguna jasa transportasi udara dalam menjalankan kegiatannya dalam hal penggunaan atau pengiriman barang. Penerbangan yang sudah terjadwal tidak meniadakan timbulnya masalah keterlambatan. Masalah keterlambatan dalam suatu pengangkutan adalah sesuatu hal yang mungkin terjadi, ini dapat saja terjadi pada penerbangan domestik maupun Internasional.

Eksistensi pengangkutan di udara diperlukan peraturan hukum Internasional yang mengatur hubungan kepentingan dalam penyelenggaraan angkutan udara guna keseragaman, dalam hal ini ditetapkan oleh badan Internasional yakni *International Civil Aviation Organization* telah mengeluarkan berbagai konvensi tentang Angkutan Udara antara lain Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999 beserta beberapa protokol lainnya. Angkutan udara Internasional yang beroperasi disuatu negara mempergunakan ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam Konvensi Warsawa, salah satu ketentuan yang diatur dalam Konvensi tersebut adalah masalah keterlambatan.

Konvensi Warsawa 1929 unifikasi ketentuan-ketentuan tertentu

sehubungan dengan pengangkutan udara internasional (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*). Indonesia merupakan salah satu negara yang ikut meratifikasi Konvensi Warsawa 1929.

Ketentuan dalam Konvensi Warsawa mengenai masalah keterlambatan tersebut memberlakukan prinsip *presumption of liability* atau prinsip tanggung jawab yang didasarkan atas praduga yang artinya bahwa jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah, maka pengangkut tersebut dapat terhindar dari tanggung jawabnya untuk memberikan ganti rugi yang diderita oleh penumpangnya. Adanya pembebasan dari tanggung jawab ini tentu saja menguntungkan bagi pengangkut dan merugikan bagi konsumen, dan hal ini menjadi tidak seimbang.¹

Konvensi Warsawa sudah banyak mengalami perubahan. Perubahan-perubahan tersebut ada yang sudah berlaku seperti *Protokol The Haque 1955* dan *Konvensi (tambahan) Guadajalara 1991*, dan ada pula yang belum berlaku seperti *Protokol Guatemala City 1971* dan *Protokol-protokol Montreal 1975* (4 Buah Protokol). Kemudian disusul dengan lahirnya Konvensi Montreal 1999, yang dalam hal ini Indonesia tidak atau belum meratifikasi Konvensi Montreal 1999.

Indonesia juga mempunyai Undang-undang nasional yang mengatur mengenai penerbangan, yaitu Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan juga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 tahun

¹ Suherman, E ; *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia, Bandung, N.V Eresco, 1961. Hal.78*



2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Mangement*) pada Badan Usaha Niaga Angkutan Udara Niaga berjadwal di Indonesia.

PT. Garuda Indonesia merupakan salah satu maskapai penerbangan terbaik di Indonesia. Namun, selama pesawat udara Garuda Indonesia melakukan kegiatan penerbangan juga menghadapi hambatan dalam dunia penerbangan, seperti kasus keterlambatan pada penerbangan Internasional pesawat udara Boeing 777-300 Garuda Indonesia GA088. Konvensi Warsawa tahun 1929 menyatakan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang menimpa penumpang, bagasi atau kargo akibat adanya keterlambatan selama pengangkutan udara.

Hal ini kalau dipikirkan secara mendalam memang harus diberikan ganti rugi atas keterlambatan sampainya penumpang atau barang ketempat tujuan dengan berpedoman bahwa penumpang meminta untuk diangkut dengan pesawat terbang karena mungkin ada maksud-maksud penting yang akan menguntungkannya ditempat yang dituju pada hari dan waktu yang tepat, maka dengan timbulnya keterlambatan menjadikan kekecewaan dan kerugian kepada penumpang yang bersangkutan.

Dengan melihat adanya kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan udara akibat keterlambatan, maka sudah sepantasnyalah dalam hal ini pemberian ganti rugi harus diberikan bagi para pengguna jasa pengangkutan udara.

Melihat dari pemaparan diatas tersebut, penulis ingin mengkaji mengenai tanggung jawab pengangkut udara terhadap pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan dalam hal ini terkait keterlambatan pesawat udara Boeing 777-300 Garuda Indonesia GA088 berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 (*Convention For The Unification*) jo Konvensi Montreal 1999 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan jo Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 89 tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Niaga Angkutan Udara Niaga berjadwal di Indonesia.

A. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah bentuk Tanggung Jawab Pengangkut dalam persepektif Hukum Internasional atas keterlambatan penerbangan berjadwal ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT.Garuda Indonesia dalam menyelesaikan ganti rugi pada kasus keterlambatan penerbangan Boeing 777-300 Garuda Indonesia GA088 rute Cengkareng-Amsterdam tahun 2015?

B. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui dan menganalisis bentuk tanggung jawab pengangkut apabila terjadi keterlambatan penerbangan dalam perspektif Internasional
2. Menganalisis upaya yang dilakukan oleh PT.Garuda Indonesia dalam menyelesaikan ganti rugi pada kasus keterlambatan penerbangan Boeing 777-300 Garuda Indonesia GA088 rute Cengkareng-Amsterdam tahun



2015 dan menyesuaikan dengan hukum Internasional dan Nasional sudah sesuai atau tidak

II. METODE

Dalam penelitian ini menggunakan penelitian Yuridis Normatif yaitu melakukan kajian terhadap berbagai peraturan perundang-undangan nasional maupun konvensi Internasional tentang tanggung jawab hukum pengangkut udara komersial yang terkait dengan pada kasus pelaksanaan ganti rugi atas keterlambatan dalam penerbangan Internasional pesawat udara Boeing 777-300 Garuda Indonesia penerbangan Cengkareng menuju ke Amsterdam.

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Metodologis berarti sesuai dengan metode atau cara tertentu.² Penelitian hukum merupakan upaya untuk mencari dan menemukan pengetahuan yang benar mengenai hukum, yaitu pengetahuan yang dapat dipakai untuk menjawab atau memecahkan secara benar suatu masalah tentang hukum. Mencari dan menemukan itu tentu saja ada caranya, yaitu melalui metode³

Data yang digunakan dalam penelitian ini, adalah data sekunder, pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menggunakan metode kepustakaan (*library studies*) atau

dikenal juga dengan nama studi dokumen.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan terkait.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan melakukan studi kepustakaan yang berhubungan dengan permasalahan dalam penelitian ini. Pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara mengumpulkan dan meneliti peraturan, konvensi, dan aturan lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Dapat pula berupa literatur-literatur, pendapat-pendapat atau tulisan para ahli. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif.

Pemilihan dengan metode analisis data bertujuan untuk memperoleh pemahaman pengembangan teori dimana analisis dilakukan secara terus menerus sejak awal sampai akhir dengan melakukan pendekatan secara umum dari tujuan penelitian.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kasus Posisi

Pada tanggal 16 Oktober 2015, sebuah pesawat Boeing 777-300 Garuda Indonesia, nomor penerbangan GA088 dengan rute penerbangan CGK-AMS-LGW (Cengkareng-Amsterdam-London) mengalami keterlambatan

² Soerjono Soekanto, 2006, Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta:Penerbit Universitas Indonesia)

³ M.Syamsudin, 2007, Operasionalisasi Penelitian Hukum, Jakarta:Rajawali Pers), hal.21



penerbangan dari Cengkareng ke Amsterdam, dari jadwal yang seharusnya yang tertera dalam Tiket keberangkatan pada Pukul 23.10Lt (*Local time*). Pada pukul 21.40Lt dilakukan pemanggilan terhadap semua penumpang GA088 agar segera memasuki ruang tunggu E5, namun didapati beberapa penumpang pada penerbangan sebelumnya (GA413) belum melakukan *stamp* imigrasi. Pada pukul 22.34Lt dilakukan panggilan boarding untuk penumpang pesawat GA088 secara umum, kemudian disusul dengan panggilan penumpang dengan berkebutuhan kursi roda (WCHR) sebagai prioritas. Pada pukul 22.57Lt dilakukan panggilan terakhir untuk boarding GA088, seluruh penumpang pesawat dinyatakan komplit pada pukul 23.14Lt dengan total pax 36C/263Y (36 orang yang berada di Business Class dan 263 orang yang berada di Economy Class). Pada pukul 23.22Lt pesawat GA088 sudah tutup pintu (*door close*), 3 menit kemudian pesawat GA088 mundur (*push back*). Namun pada pukul 23.40Lt Staff Boarding Gate mendapat informasi dari Operasion bahwa pesawat GA088 RTA (Return to Apron) dikarenakan membutuhkan *extra fueling*.

Pada pukul 00.42Lt pesawat kembali ke gate dikarenakan tutupnya jalur utara (North Runaway Closed) dan didapati adanya NOTAM (Notice to Airmen) mengenai Deklarasi terjadinya konflik Syiria pada jalur yang akan dilewati. Kemudian dilakukan pengumuman *delay* dengan schedule baru ETD (perkiraan

waktu keberangkatan) pada pukul 05.00 Lt. Seluruh penumpang GA088 diberikan service recovery Hot Jug di Boarding Gate, kemudian diberitahukan bahwa adanya boarding pass baru dikarenakan perubahan pesawat dari GA088 ke GA088D. Pada pukul 05.35Lt 17 Oktober 2015 pesawat GA088D tutup pintu (*door close*) dan pesawat mundur (*push back*) pada pukul 05.40Lt. **Hal ini sejalan dengan laporan yang dibuat oleh perusahaan Garuda Angkasa yang dalam hal ini Keterlambatan penerbangan GA088 bukan dikarenakan kesalahan dari maskapai Garuda Indonesia seluruhnya.**

A.1 Ketentuan Hukum Internasional yang mengatur mengenai keterlambatan penerbangan

Tanggung jawab hukum transportasi udara Internasional diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, disusul dengan lainnya Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala 1971, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nomor 1, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nomor 2, Protokol Tambahan Montreal Nomor 3, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nomor 4, disusul dengan lahirnya Konvensi Montreal 1999, disamping *Montreal Agreement of 1966*, khususnya yang berkenaan dengan jumlah ganti kerugian dan dokumentasi transportasi udara Internasional.



Pada pokoknya Konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara Internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*baggage ticket*), surat muatan udara (*airwaybill / consignment note*). Prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan tanggung jawab terbatas, pengertian transportasi udara Internasional, yurisdiksi Negara anggota. Konvensi Warsawa 1929 dan hanya berlaku terhadap transportasi udara Internasional.⁴

Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 telah menerapkan konsep tanggung jawab praduga bersalah. Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presume*), sehingga perusahaan sebagai tergugat demi hukum harus membayar kerugian yang telah diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah (beban pembuktian terbalik). Sebagai imbalannya, perusahaan berhak menikmati batas jumlah ganti kerugian yang telah

ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929.⁵

Jumlah batas maksimum tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara Internasional diatur dalam Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929⁶, yang jumlahnya sebagai berikut :

1. 125,000.00 Francs* untuk setiap penumpang⁷
2. 250,00 Francs* per kilogram untuk setiap barang
3. 5,000.00 Francs* untuk setiap kilogram barang yang dibawa sendiri oleh penumpang (bagasi tangan)⁸

Jumlah tersebut bukanlah berarti bahwa santunan harus dibayarkan sebesar itu, akan tetapi merupakan batas maksimum jumlah santunan yang harus dibayarkan oleh pengangkut. Jumlah tersebut merupakan jumlah maksimum yang dapat diterima oleh seseorang penggugat (penumpang) atau pengirim kargo atau pemilik bagasi, terlepas dari berapa orang (pihak) yang bertanggung jawab atas terjadinya kerugian tersebut.

⁴ Martono, K. *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perjanjian Internasional di Bidang Perhubungan Udara*, Jakarta, Badan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Tahun 2004, Hal. 8

⁵ *Ibid*, Hal.10

⁶ Pasal 27 Konvensi Warsawa 1929

⁷ 1 Francs diperkirakan setara dengan Rp.13487.76

⁸ *Ibid*, Hal.245



Dalam Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi-Konvensi Internasional lainnya yang berkaitan dengan tanggung jawab dapat diambil kesimpulannya prinsip-prinsip tanggung jawab sebagai berikut

1. *Presumption of Liability*
2. *Presumption of non Liability*
3. *Absolute / strict liability*
4. *Limitation of Liability*

a). *Presumption of Liability*

Prinsip “*Presumption of Liability*” disebut juga “*presumption of fault*” atau “*Presumption of negligence*”

Berdasarkan prinsip ini maka pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang ditimbulkan pada penumpang, barang atau bagasi (tercatat) yang diangkutnya. Dalam keadaan biasa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab tanpa perlu diperhatikan apakah ada alasan hukum untuk tanggung jawab tersebut, misalnya apakah ada suatu tindakan melawan hukum atau apakah ada suatu kesalahan dalam bentuk apapun.⁹

Menurut konsep tanggung jawab hukum praduga

⁹ Suwardi, *Penulisan Karya Ilmiah tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat dalam kerja sama Pengangkutan Udara Internasional*, (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman), 1991.

bersalah (*presumption of liability concept*) perusahaan penerbangan dianggap (*presumed*) bersalah, sehingga perusahaan penerbangan demi hukum harus membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang tanpa dibuktikan kesalahan lebih dahulu, kecuali perusahaan penerbangan membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai pembuktian terbalik.¹⁰

b). *Presumption of non-Liability*

Prinsip ini hanya berlaku untuk bagasi tangan .

Dengan prinsip ini, maka pengangkut dianggap selalu tidak bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada bagasi tangan yaitu barang-barang yang dibawa sendiri oleh penumpang.¹¹

c). *Absolute Liability / Strict Liability*

Secara umum istilah-istilah ini berarti bahwa tanggung jawab berlaku mutlak, tanpa ada kemungkinan membebaskan diri, kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan atau turut disebabkan oleh pihak yang menderita kerugian sendiri.¹²

Konsep tanggung jawab tanpa bersalah atau tanggung

¹⁰ K.Martono, Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara* (Jakarta : Rajagrafindo), 2011, halaman 223

¹¹ *Ibid*, Halaman 41

¹² Suwardi, *Op.Cit* Halaman 41



jawab mutlak operayor tidak dapat membebaskan diri dari kewajiban membayar ganti kerugian (*damage*).¹³

c). *Limitation of Liability*

Dalam Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi-Konvensi yang terkait dalam bidang Hukum Udara, apapun prinsip yang dipergunakan, selalu disertai dengan prinsip "*limitation of liability*" yaitu bahwa pada dasarnya tanggung jawab pengangkut atau operator pesawat udara dibatasi sampai jumlah tertentu.¹⁴

Pengaturan perihal tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan dalam Pasal 19 Konvensi Montreal tahun 1999 merupakan perbaikan dari Konvensi Warsawa 1929 atas pasal yang sama. Perbaikan yang dilakukan dalam Konvensi Montreal 1999 adalah dengan memasukkan batas tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan dalam satu pasal sehingga ragam penafsiran atas keterlambatan yang terdapat dalam Konvensi Warsawa 1929 dapat dihindari.

Pengertian keterlambatan dalam Hukum Internasional menghasilkan beberapa tafsir, setidaknya ada tiga yang berkembang mengenai istilah terlambat dari Konvensi Warsawa 1929 :

1. keterlambatan terjadi selama penumpang, bagasi atau kargo dalam penerbangan.
2. Keterlambatan terjadi apabila telah memasuki masa tertentu yaitu embarkasi dan disembarkasi.
3. Keterlambatan terhadap keseluruhan pengangkutan penumpang, bagasi atau kargo tidak sampai di tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan terlepas dari sebab terjadinya keterlambatan tersebut.

Dalam Konvensi Warsawa 1929 pengertian kerugian atas keterlambatan penerbangan ditafsirkan dari kata "*damage*" yang terdapat dalam Pasal 19 Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999. Istilah "*damage*" diartikan sebagai kerugian yang menyeluruh (baik tubuh atau mental). Akan tetapi, penafsiran tersebut akan menjadi lebih tepat apabila dikaitkan dengan teks Konvensi yang berbahasa Perancis yang berbunyi "*du dommage*". Hal ini menurut Endang Saefullah Wiradipradja karena dalam sistem hukum Perancis, semua bentuk kerugian dapat diberikan santunan, berbeda halnya dengan system hukum Anglo-Saxon.

Jika mengacu pada Pasal 19 Konvensi Montreal 1999, maka dapat dilihat bahwa tidak semua keterlambatan penerbangan dapat dibebankan kepada penyelenggara penerbangan. Setidaknya ada dua hal yang harus terpenuhi agar penyelenggara penerbangan dapat terlepas dari tanggung jawab atas keterlambatan, yaitu :

¹³ K.Martono, *Op.Cit*, Halaman 228

¹⁴ Suwardi, *Op.Cit*, Halaman 42



1. Penyelenggara penerbangan telah melakukan segala hal untuk menghindari kerugian atas keterlambatan.
2. Keterlambatan tersebut memang tidak dapat dihindari dikarenakan hal tertentu.

Namun, Konvensi Montreal 1999 tidak menjelaskan secara detail apa yang dimaksud dengan penyelenggara penerbangan telah melakukan segala hal dan hal tertentu yang tidak dapat dihindari tersebut. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Endang Saefullah Wiradipradja atas beberapa kasus keterlambatan penerbangan maka, penyelenggara penerbangan bertanggung jawab atas keterlambatan penerbangan jika :

1. Melakukan pembatalan atau penangguhan
2. Kerusakan mesin pesawat
3. *Over-booking*
4. Pemogokan awak pesawat
5. Lalai dalam reservasi
6. Salah memberikan informasi kepada penumpang tentang waktu pemberangkatan
7. Lalai untuk berhenti di tempat tujuan penumpang
8. Adanya penyimpangan atau penambahan tempat-tempat pemberhentian yang tidak sesuai dengan *time-table*.

Pihak penyelenggara penerbangan terbebas dari tanggung jawab apabila keterlambatan tersebut dilakukan untuk alasan-alasan keamanan dan kejahatan. Berdasarkan bunyi dalam ketentuan Pasal 19 Konvensi Montreal 1999 maka prinsip tanggung jawab yang dianut dalam hal keterlambatan adalah Prinsip Tanggung Jawab atas Dasar Praduga (*Presumption*

of Liability) dimana yang dibebani pembuktian adalah pihak penyelenggara penerbangan. Tanggung jawab dibebankan kepada pengangkut perihal keterlambatan menurut Pasal 22 ayat (1) Konvensi Montreal 1999¹⁵ dibatasi maksimum sebesar 4150 Special Drawing Rights (SDR) IMF. SDR merupakan standard keuangan yang dibuat oleh *International Monetary Fund* (IMF).¹⁶

Dalam pengangkutan bagasi, tanggung jawab perusahaan angkutan dalam hal terjadi kerusakan, kehilangan, kerugian, atau keterlambatan, Menurut Pasal 22 ayat (2) Konvensi Montreal 1999 dibatasi sebesar SDR 1000 setiap penumpang kecuali jika penumpang yang bersangkutan pada saat bagasi yang telah diperiksa diserahkan kepada perusahaan angkutan, telah membuat suatu pernyataan khusus mengenai pentingnya penyerahan ditempat tujuan dan untuk itu telah dibayar sejumlah biaya tambahan yang diminta.

Ketentuan pada ayat 1 dan 2 Pasal ini tidak diberlakukan jika terbukti bahwa kerugian yang timbul dari perbuatan atau kejahatan yang dilakukan perusahaan angkutan, orang yang diperkejakannya atau agennya, dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja yang menyebabkan kerugian dan dengan sadar bahwa kerugian akan timbul, dengan ketentuan bahwa, dalam hal perbuatan akan kejahatan demikian juga hal nya yang dilakukan oleh orang yang diperkejakannya atau agen yang bersangkutan bertindak dalam lingkup perkejaanya.¹⁷

¹⁵ Pasal 22 ayat (1) Konvensi Montreal 1999

¹⁶ 1 SDR diperkirakan setara dengan Rp.18774

¹⁷ Konvensi Montreal 1999



Sampai pada saat ini Indonesia belum meratifikasi Konvensi Montreal 1999 yang merupakan Konvensi yang menyatukan semua ketentuan yang ada di dalam Konvensi Warsawa 1929 beserta annexesnya yaitu Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Montreal Agreement 1966, Protokol Guatemala 1971, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nomor 1, 2, 3, dan 4., Sebagai Negara anggota ICAO, Indonesia perlu memperhatikan Konvensi Montreal 1999 tersebut, sampai sejauh ini pemerintah Indonesia melalui delegasinya yang hadir pada saat penandatanganan konvensi tersebut belum mengambil sikap, bahkan Indonesia tidak ikut menanda-tangani atau meratifikasi berlakunya Konvensi Montreal tersebut.

Terkait dengan ketentuan tanggung gugat internasional, keikutsertaan Indonesia meratifikasi Konvensi Warsawa 1929 merupakan hasil dari ratifikasi periode pemerintah kolonial Belanda yang kemudian diteruskan oleh Indonesia sebagai negara suksesor. Beberapa ketentuan mengenai Konvensi Warsawa 1929 pun secara internasional telah ditinggalkan, utamanya terkait dengan nilai ganti rugi yang ditawarkan oleh maskapai.

Secara Internasional, Konvensi Warsawa 1929 telah digantikan dengan Konvensi Montreal 1999. Terkait dengan pembaruan tersebut, Indonesia yang sedang dalam proses ratifikasi Konvensi ini memberikan perhatian yang lebih dalam mempertimbangkan untuk meratifikasi Konvensi Montreal 1999 utamanya terkait dengan ketentuan pasal 33 (2) Konvensi Montreal 1999. Pasal 33 (2) dikatakan *“In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State*

Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence....”

Adalah hal patut untuk dipahami bagi Indonesia belum meratifikasi Konvensi Montreal 1999 dikarenakan alasan tersebut di atas.

Ketentuan yang memungkinkan gugatan oleh penumpang di pengadilan di negara dimana penumpang menjadi penduduk atau bertempat tinggal bertentangan dengan ketentuan hukum nasional Indonesia seperti yang termuat di pasal 436 *Reglement op de Burgerlijke Rechtvordering* (RV). Pasal 436 ayat 1 RV mengatakan: *“Kecuali seperti ditentukan dalam pasal 724 dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan lain-lain ketentuan perundang-undangan, keputusan-keputusan yang diberikan oleh badan-badan peradilan luar negeri, tidak dapat dieksekusi (dilaksanakan) di Indonesia”*.

Sulitnya mempertemukan dua ketentuan ini bukan saja terjadi di Indonesia, melainkan hampir di seluruh dunia mengingat dua ketentuan yang berbeda dan terlihat saling bertentangan. Perlu disadari bagaimana ketentuan dalam pasal 33 (2) Konvensi Montreal 1999 harus dipahami, dimana pengadilan asing yang menerima gugatan dari penduduknya berdasarkan ketentuan pasal ini harus menimbang mengenai eksekusi putusannya. Penerimaan terhadap gugatan yang masuk ke pengadilan berdasarkan ketentuan pasal ini tanpa menimbang eksekusi putusannya pada akhirnya akan berdampak pada gugatan yang sia-sia. Oleh karenanya, ratifikasi Konvensi Montreal 1999 tidak akan saling bertabrakan dengan ketentuan hukum nasional manakala akan diberlakukan di Indonesia.¹⁸

¹⁸ Riadhy Adhy. *Tanggung Gugat Maskapai dalam Konvensi*



B. Pembahasan

Kasus keterlambatan penerbangan pesawat Boeing 777-300-300 Garuda Indonesia dengan nomer penerbangan GA088 terjadi pada tanggal 16 Oktober 2015, dimana dalam hal ini yang dipakai dasar hukum oleh pengangkut (Garuda Indonesia) dalam memberikan ganti kerugian atas keterlambatan penerbangan ialah Undang-Undang no.1 tahun 2009 tentang penerbangan, Peraturan Menteri No.89 tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan (*delay management*) pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia serta (Standart Operating Procedure/SOP) Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Garuda Indonesia.

Pengangkutan yang ada di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Pengangkutan udara yang diselenggarakan oleh PT.Garuda Indonesia merupakan keterpaduan kegiatan transportasi yang meliputi pengangkutan penumpang, barang dan bagasi.

Prinsip-prinsip tanggung jawab khususnya untuk penumpang yang dapat disimpulkan dari ketentuan-ketentuan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 yaitu :

Internasional dan Undang-undang 1 Tahun 2009, Center of Air and Space Law (CASL) , www.caslindonesia.blogspot.co.id diakses pada tanggal 20 Februari 2016 pukul 16.30 WIB

B.1 Prinsip *Prseumption of Liability*

Bahwa pengangkut (Garuda Indonesia) dianggap perlu bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang, barang atau bagasi dan pengangkut udara tidak bertanggung jawab hanya bila pengangkut (Garuda Indonesia) dapat membuktikan bahwa tidak mungkin dapat menghindarkan kerugian itu.

Jadi, para pihak tidak perlu membuktikan adanya kesalahan dari pihak pengangkut. Prinsip ini dapat disimpulkan dari Pasal 19, yang berbunyi :

“ The Carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not to be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures ”

Dari Pasal 19 tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut :

Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian bila ia membuktikan bahwa ia dan semua orang yang diperkerjakan itu, telah mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menghindarkan kerugian atau bahwa tidak mungkin bagi mereka untuk mengambil tindakan-tindakan itu.

B.2 Prinsip *Limitation of Liability*

Bahwa pengangkut (Garuda Indonesia) dianggap selalu bertanggung jawab, namun pertanggung jawaban itu



terbatas sampai dengan jumlah tertentu sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Pembatasan tanggung jawab pengangkut udara diatur di dalam pasal 22 Konvensi Warsawa 1929, yang berbunyi :

(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

(2). In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that sum is greater than the actual value to a consignor at delivery..

Dari pasal 22 Konvensi Warsawa 1929 dapat disimpulkan bahwa jumlah batas maksimum tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan udara Internasional sebagai berikut :

1. 125,000.00 Francs untuk setiap penumpang

2. 250,00.00 Francs per kilogram untuk setiap kilogram barang yang dibawa sendiri oleh penumpang (bagasi tangan).

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 141-Pasal 148. Dimana Pengangkut bertanggung jawab atas :

- a. Kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin, apabila kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang diperkejakannya.
- c. Kerugian atas bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.
- d. Kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.
- e. Kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, kargo, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut



disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional

- f. Tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.

Mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara (Garuda Indonesia) terhadap kerugian yang timbul akibat keterlambatan penerbangan yang diderita oleh penumpang seperti kasus posisi diatas, Peraturan Menteri No.89 tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan (*delay management*) pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia, menentukan dalam Pasal 2 sebagai berikut :

Pengangkutan udara dikenal tiga macam keterlambatan, masing-masing keterlambatan penerbangan (*flight delayed*), tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*), dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*). Keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dihitung berdasarkan perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan yaitu pada saat pesawat *block off* meninggalkan tempat parkir (*apron*) atau pada saat pesawat *block on* dan parkir di *apron* bandara tujuan.

Pada Pasal 3, Keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu :

4. *Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;*
5. *Kategori 2. Keterlambatan 61 menit s/d 120 menit;*

6. *Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;*
7. *Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;*
8. *Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan*
9. *Kategori 6, pembatalan penerbangan.*

Dalam Bab III Peraturan Menteri Nomor 89 tahun 2015 mengenai Faktor penyebab keterlambatan pada Pasal 5 dinyatakan sebagai berikut (4) *Faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbangan meliputi :*

- a. *Faktor manajemen airline;*
 - b. *Faktor teknis Operasional;*
 - c. *Faktor cuaca; dan*
 - d. *Faktor lain-lain.*
- (1) *Faktor manajemen airline sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan, meliputi:*
- a. *Keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;*
 - b. *Keterlambatan jasa boga (catering);*
 - c. *Keterlambatan penanganan darurat;*
 - d. *Menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan*
 - e. *Ketidaksiapan pesawat udara.*
 - f. *Faktor teknis operasional sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf b adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan, meliputi :*



- g. *Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;*
- h. *Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir atau kebakaran;*
- i. *Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off) , mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau*
- j. *Keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).*

Perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab memberi ganti rugi atas keterlambatan yang disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang akan mengganggu keselamatan penerbangan dan/atau faktor teknis operasional misalnya bandara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan atau landas-pacu tidak dapat berfungsi dengan baik, misalnya landas-pacu retak, banjir atau kebakaran atau terjadinya antrean udara untuk tinggal landas, mendarat atau alokasi waktu keberangkatan di bandara atau keterlambatan pengisian bahan bakar.

Perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas keterlambatan yang disebabkan oleh faktor manajemen airlines sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2).

Oleh karena itu menurut penulis apabila dilihat dari peraturan-peraturan baik peraturan Internasional maupun Nasional tersebut dikaitkan dengan

kasus posisi diatas penerbangan GA088 yang mengalami keterlambatan penerbangan selama kurang lebih enam jam, dimana keterlambatan penerbangan pada kasus diatas **tidak sepenuhnya menjadi tanggung jawab maskapai Garuda Indonesia.** Hal ini dikarenakan apabila melihat pada ketentuan Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 yang dapat disimpulkan bahwa perusahaan angkutan (Garuda Indonesia) bertanggung jawab terhadap kerugian yang terjadi karena keterlambatan dalam pengangkutan penumpang, bagasi atau kargo melalui udara.

Namun, perusahaan angkutan (Garuda Indonesia) tidak bertanggung jawab atas kerugian karena keterlambatan apabila dapat membuktikan bahwa perusahaan angkutan dan orang yang diperkejakannya serta agennya telah mengambil tindakan sepantasnya yang dianggap perlu untuk menghindarkan kerugian atau tidak mungkin bagi perusahaan angkutan atau orang yang diperkejakannya dan agennya untuk mengambil tindakan semacam itu.

Dan apabila dilihat pada ketentuan BAB II Pasal 3 Peraturan Menteri Nomor 89 tentang prosedur penanganan keterlambatan (*Delay Management*). Keterlambatan penerbangan GA088 terhitung sejak pukul 23.10 (waktu keberangkatan) hingga pukul 00.08 termasuk dalam kategori II yaitu keterlambatan 30 menit s/d 60 menit. Maka mengenai Pemberian Kompensasi dan Ganti Rugi apabila keterlambatan penerbangan yang termasuk dalam kategori I kompensasi yang harus diberikan berupa minuman ringan Dalam kasus diatas yang menjadi tanggung jawab



maskapai Garuda Indonesia hanya terhitung sejak pukul 23.10 hingga pukul 00.08, hal ini dikarenakan pada pukul 00.08 hingga 05.00 termasuk dalam penyebab *force majeure* yang disebabkan oleh adanya NOTAM dengan OM-841 mengenai adanya konflik Rusia dengan Syiria. Dalam hal ini pihak maskapai Garuda Indonesia telah melakukan yang seharusnya dilakukan, hal ini dikarenakan rute yang akan digunakan sedang dalam situasi perang dan tentu ini akan menjadi hal yang membahayakan baik crew maupun penumpang pesawat. dan Garuda Indonesia tidak mengubah rute penerbangan menjadi rute 03 karena beresiko untuk pengurangan baik penumpang maupun cargo. Sehingga tindakan yang diambil oleh pengangkut perusahaan (Garuda Indonesia) menunggu hingga runway dibuka kembali pada pukul 05.00 WIB dan resechedule dengan penerbangan baru yaitu penerbangan GA088D pada tanggal 17 Oktober 2015 sudah tepat.

C. Upaya yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia dalam menangani Keterlambatan Penerbangan

Pada saat adanya info untuk re-route dan pesawat kembali ke Apron (Return to Apron) , seluruh penumpang pesawat Boeing 777-300 dengan nomor penerbangan GA088 diturunkan dari pesawat dan dibawa ke *boarding gate* E5. Kemudian atas keterlambatan penerbangan (*delay*) dilakukan pengumuman *delay* melalui pengeras suara dengan schedule yang baru ETD (Estimate Time Departure) pada pukul 05.00 WIB. Lalu pihak PT. Garuda Indonesia berkerja sama dengan unit ACS (Aerowisata Catering Service) memberikan *service recovery Hot Jug*

(minuman dan makanan ringan) di Boarding Gate E5.

Pihak PT. Garuda Indonesia juga telah menyiapkan *Delay Statement Letter* yang telah dilengkapi dengan alasan *delay* apabila penumpang membutuhkannya. Hal ini telah sesuai dengan Standar Operasional Prosedur Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) / SOP PT. GARUDA INDONESIA.

IV. KESIMPULAN

1. Bentuk tanggung jawab pengangkut dalam pemberian ganti kerugian dalam Hukum Internasional , pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya terhadap penumpang yang mengalami kerugian, seiring perubahan zaman ketentuan pengaturan di dalam dunia penerbangan juga mengalami perubahan, yang diawali oleh Konvensi Warsawa 1929 yang merupakan pengaturan pertama yang mengatur dalam hal pemberian ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kerugian termasuk didalamnya kerugian atas barang kargo, dan perjanjian lainnya seperti Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Konvensi Montreal 1999 merupakan ketentuan di dalam dunia penerbangan yang dipakai pada saat ini yang di dalamnya terdapat pengaturan terhadap ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kerugian khususnya akibat keterlambatan dan kerusakan atau hilangnya barang kargo.
2. Upaya yang telah dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia dalam



pelaksanaan pemberian ganti rugi dalam kasus pesawat Boeing 777-300 Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA088 telah melakukan kewajibannya sesuai dengan aturan yang berlaku, dalam penanganan kasus ini PT.Garuda Indonesia berpedoman pada (Standart Operating Procedure/SOP) Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Garuda Indonesia yang telah mendasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga

Berjadwal di Indonesia. Sehingga penanganan dalam pemberian ganti rugi akibat keterlambatan penerbangan disesuaikan dengan aturan yang diatur dalam (Standart Operating Procedure/SOP) tersebut.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

Martono, 2004. *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang perjanjian Internasional di Bidang Perhubungan Udara*, Badan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI.

Martono dan Ahmad Sudiro. 2011. *Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI Nomor 1 Tahun 2009*. Jakarta: PT Raja Grafindo.

Soerjono Soekanto. 2006. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.

Suherman, E. 1961. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*. Bandung : N.V Eresco.

Suwardi. 1991. *Penulisan Karya Ilmiah tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut Terkait dalam kerja sama Pengangkutan Udara*

Internasional. Jakarta : Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman.

Syamsudin M. 2007. *Operasionalisasi Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers.

Konvensi-Konvensi :

Konvensi Warsawa 1929 tentang *Convention For The Unification of Certain Relating to International Carriage by Air*.

Konvensi Montreal 1999 tentang Konvensi Unifikasi aturan-aturan tertentu untuk Angkutan Udara Internasional.

Peraturan PerUndang-Undangan :

Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) *Staatblad* 1939-100



DIPONEGORO LAW REVIEW

Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009
tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor
77 Tahun 2011 tentang Tanggung
Jawab Pengangkut Angkutan
Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 89
tahun 2015 tentang Penanganan
Keterlambatan Penerbangan (Delay

Management) pada Badan Usaha
Niaga Angkutan Udara Niaga
berjadwal di Indonesia.

Skripsi :

Sitanggang Marimbun. 2003. *Tinjauan
Yuridis Mengenai Perjanjian
Pengangkutan Udara Terhadap
Penumpang dan Bagasi (Skripsi
Strata Satu Universitas Indonesia)*.
Depok.