**TINJAUAN YURIDIS TENTANG BATAS WAKTU PENUTUPAN NAIK PESAWAT UDARA (*BOARDING*) DALAM ANGKUTAN UDARA**

Erik Darmawan

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum,

Universitas Negeri Surabaya

erikdarmawan16040704130@mhs.unesa.ac.id

**Indri Fogar Susilowati**

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan

Hukum, Universitas Negeri Surabaya

indrifogar@unesa.ac.id

**Abstrak**

*Boarding* adalah proses pelayanan penumpang dari ruang tunggu sampai dengan naik pesawat udara. Pengaturan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) yang berbeda antara Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan syarat dan ketentuan Air Asia menimbulkan suatu masalah. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah syarat dan ketentuan Air Asia tentang batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dapat dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan, serta untuk menganalisis apakah perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada penumpang yang mengalami keterlambatan karena melewati batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) agar mendapatkan kompensasi. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konsep. Bahan hukum yang digunakan yaitu bahan hukum primer terdiri atas peraturan perundang-undangan, kemudian bahan hukum sekunder terdiri atas tulisan dari hasil penelitian, buku-buku, dan jurnal hukum yang berkaitan dengan hukum pengangkutan terkait batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa syarat dan ketentuan Air Asia tentang batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) tidak dapat dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan karena bertentangan dengan syarah sah perjanjian pada poin yang keempat dan berakibat batal demi hukum. Perlindungan konsumen yang diberikan kepada penumpang berupa penanganan keluhan penumpang oleh badan usaha angkutan udara sebagaimana Pasal 58 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Kata Kunci: *boarding*, angkutan udara, perlindungan hukum

**Abstract**

*Boarding* is the process of serving passengers from the waiting room to *boarding* the aircraft. Setting a different *boarding* time limit between the Minister of Transportation's Standard for Economy Class Passenger Service for Domestic Scheduled Commercial Transport and Air Asia's terms and conditions creates a problem. This study aims to analyze whether Air Asia's terms and conditions regarding the *boarding* closing time limit can be justified by laws and regulations, as well as to analyze whether legal protection can be given to passengers who experience delays due to passing the flight closing time limit air (*boarding*) in order to get compensation. This research uses normative juridical research with a statutory approach and a concept approach. The legal materials used are primary legal materials consisting of statutory regulations, then secondary legal materials consisting of writings from research results, books, and legal journals related to transportation law related to the closing time for *boarding* an aircraft. The results of the study indicate that the terms and conditions of Air Asia regarding the closing time for *boarding* an aircraft cannot be justified by laws and regulations because it is contrary to the legal provisions of the agreement in the fourth point and is null and void. Consumer protection provided to passengers in the form of handling passenger complaints by air transportation business entities as referred to in Article 58 of the Minister of Transportation Standards for Economy Class Passenger Services for Domestic Scheduled Commercial Transport.

Keywords: *boarding*, air transportation, law protection

**PENDAHULUAN**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki luas wilayah laut 2/3 dari keseluruhan luas laut teritorialnya. Indonesia memiliki kondisi geografis yang terdiri dari pulau besar dan ribuan pulau kecil, wilayah perairan yang terdiri atas sebagian besar laut, danau dan sungai. Kondisi geografis yang demikian berakibat terhadap kebutuhan masyarakat Indonesia akan alat transportasi yang mampu menjangkau wilayah darat, laut dan udara untuk seluruh wilayah Indonesia. Hal inilah yang menjadikan pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat dibutuhkan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat Indonesia (Yeni Herdiyeni, Ervizal Amir Mahmud Zuhud 2014).

Pengangkutan di Indonesia pada saat ini mulai menunjukkan kemajuannya, hal ini terlihat dengan banyaknya perusahaan industri yang mempercayakan proses pendistribusian produknya kepada jasa pengangkutan. Pengangkutan menjadikan arus barang dari daerah produksi menuju daerah konsumsi dapat tercukupi dengan cepat dan lancar. Hal inilah yang menunjukkan bahwa pengangkutan sangat berperan dalam memperlancar dan memajukan kegiatan perdagangan di dalam maupun luar negeri.

Pengangkutan juga berperan dalam memajukan pelaksanaan pembangunan di Indonesia, mulai dari pemerataan pembangunan, penyebaran kebutuhan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan ke berbagai sektor di seluruh wilayah Indonesia seperti sektor pariwisata, perdagangan, pendidikan, kesehatan, dan industri. Pengangkutan mempunyai peranan penting dalam pembangunan ekonomis dan pembangunan non-ekonomis. Pembangunan ekonomis bertujuan untuk memajukan industri nasional, memajukan pendapatan nasional, dan menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat Indonesia. Pembangunan non-ekonomis bertujuan untuk meningkatkan keamanan dan pertahanan nasional, serta menumbuhkan integritas bangsa.

Pengangkutan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis untuk kebutuhan hidup orang banyak. Dalam menunjang kebutuhan hidup, pengangkutan harus mengoptimalkan aspek kelancaran, keamanan dan kenyamanan dalam pengangkutan (Aminah 2007). Keselamatan dan keterjangkauan biaya juga merupakan hal yang harus diutamakan dalam kebutuhan pengangkutan di Indonesia. Oleh karena itu, pengangkutan harus meningkatkan kualitas peyanannya sehingga pengguna jasa angkutan mendapatkan pelayan yang optimal dan prioritas baik dari penyedia jasa angkutan maupun pemerintah (Hobbs 2008).

Pengangkutan merupakan aktivitas pemuatan barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, pemindahan barang atau penumpang dengan alat pengangkut ke tempat tujuan yang disepakati, dan pembongkaran barang atau penurunan penumpang dari alat pengangkut di tempat tujuan yang disepakati. Pelayanan jasa pengangkutan diselenggarakan dengan meminta biaya, sehingga bidang jasa pengangkutan disebut sebagai pengangkutan niaga. Pengangkutan niaga diatur dalam hukum pengangkutan niaga (Abdulkadir Muhammad 2013). Pengangkutan diadakan bertujuan untuk mengangkut dan memindahkan barang atau penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan yang disepakati untuk mencapai manfaat dan meninggikan efisiensi (Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin 1999).

Angkutan udara merupakan salah satu jenis angkutan yang memiliki banyak keunggulan dibandingkan alat angkutan yang lainnya. Keunggulan angkutan udara diantaranya yaitu angkutan udara merupakan angkutan tercepat dibandingkan angkutan lainnya sehingga dapat menempuh perjalanan yang jauh dalam waktu yang singkat, angkutan udara memiliki jadwal penerbangan yang teratur dan tepat waktu, dan angkutan udara mampu mengantarkan penumpang ke daerah pegunungan dan berjurang-jurang tanpa waktu yang lama (Rustian Kamaluddin 2003).

Menurut Pasal 1 Angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan), angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Kegiatan dalam angkutan udara terdiri atas angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan meminta pembayaran kepada pengunna jasanya. Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kebutuhan individu yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.

Penumpang merupakan salah satu bagian terpenting yang dapat memberikan keuntungan bagi jasa angkutan udara dalam penyelenggaraan angkutan udara. Oleh karena itu, apabila penumpang yang menggunakan jasa angkutan udara mengalami kecelakaan (yang menyebabkan kematian, luka-luka, atau cacat tetap), keterlambatan penerbangan, dan kehilangan atau kerusakan bagasi, maka penumpang tersebut berhak mendapatkan ganti rugi dari penyedia jasa angkutan udara. Jika penumpang merasakan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan udara dari segi kualitas dan kuantitas tidak sesuai dengan biaya yang diberikan, maka penumpang juga berhak meminta ganti rugi kepada penyedia jasa angkutan udara. Berkaitan dengan itu, salah satu ciri pelayanan umum adalah penyedia jasa harus bertanggung jawab dan memberikan ganti rugi apabila pengguna jasa angkutan tidak mendapatkan pelayanan yang baik dan optimal (H.K.Martono 2009).

Kegiatan angkutan udara dapat berjalan karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut dan pengguna jasa angkutan udara. Perjanjian itu dinamakan perjanjian pengangkutan udara. Pasal 1 Angka 29 UU Penerbangan menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk jasa lain. Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak mengikatkan diri untuk mengangkut dan mengantar barang atau orang dari satu tempat menuju tempat lainnya yang disepakati dengan aman dan selamat, sedangkan pihak satunya mengikatkan diri untuk memberikan sejumlah biaya yang disepakati atas jasa yang diperolehnya (R. Subekti 1995). Perjanjian pengangkutan yang telah disepakati antara pihak satu dengan pihak lainnya biasanya dibuktikan dengan dokumen pengangkutan, yang biasanya dapat berbentuk karcis, surat muatan, dan dokumen lainnya. Dalam perjanjian angkutan udara, penumpang/pengirim dan pengangkut memiliki kewajiban yang harus dilaksanakan, yaitu dimana penumpang/pengirim memiliki kewajiban untuk membayar sejumlah biaya yang disepakati serta menyerahkan barang kepada pengangkut dengan alamat tujuan yang jelas, sedangkan pengangkut memiliki kewajiban untuk mengangkut dan mengantarkan barang atau orang ke tempat tujuan yang disepakati dengan aman dan selamat (Soegijatna Tjakranegara 1995).

Penumpang yang menggunakan jasa angkutan udara harus mendapatkan hak dan pelayanan yang baik dan optimal, karena UU Penerbangan telah mengatur akan hal tersebut. Pengangkut wajib bertanggung jawab sesuai yang telah dijelaskan dalam UU Penerbangan dengan memberikan ganti kerugian apabila terjadi pelanggaran terhadap penumpang. Pengangkut wajib bertanggung jawab kepada penumpang pada saat pra-penerbangan sampai pasca-penerbangan. Tanggung jawab tersebut meliputi pada saat penyerahan bagasi, jual beli tiket, penempatan bagasi pada rute yang salah, terjadinya keterlambatan penerbangan, penumpang tidak mendapatkan pelayanan yang baik dan rasa aman untuk mendarat dengan selamat sampai tujuan, bagasi yang rusak atau hilang, dan keterlambatan pendaratan di bandara tujuan (Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani 2009).

Salah satu permasalahan yang dialami penumpang pada saat sebelum penerbangan (pra-penerbangan) adalah berkaitan dengan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*). Menurut Pasal 1 Angka 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri (selanjutnya disebut Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri), *boarding* adalah proses pelayanan penumpang dari ruang tunggu sampai dengan naik pesawat udara. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) diatur dalam Pasal 27 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang menyebutkan bahwa:

1. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b dilakukan 10 menit sebelum jadwal keberangkatan.
2. Apabila sampai dengan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penumpang belum berada di dalam pesawat udara, maka badan usaha angkutan udara wajib menurunkan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut dan mengeluarkan nama penumpang tersebut dari daftar *manifest*.
3. Awak kabin badan usaha angkutan udara wajib mengumumkan terjadinya keterlambatan penerbangan sebagaiman dimaksud pada ayat (2) kepada penumpang yang ada di dalam pesawat udara.
4. Badan usaha angkutan udara dibebaskan dari kompensasi keterlambatan penerbangan yang terjadi dikarenakan kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Salah satu badan usaha angkutan udara di Indonesia adalah Air Asia. Maskapai penerbangan Air Asia memiliki rute terbang dari Jakarta ke Denpasar dan Yogyakarta untuk tujuan lokal, dan dari Surabaya ke Medan untuk rute domestik lainnya, selain itu penerbangan dilakukan keluar Indonesia melalui kota-kota besar seperti Makassar, Jakarta, Pekanbaru, Medan, Balikpapan, Padang, Solo, Surabaya, Bandung dan Palembang. Air Asia Indonesia melayani 26 rute dengan 52 penerbangan yang terkoneksi melalui lima bandara penghubung, yakni Denpasar, Medan, Cengkareng, Surabaya dan Bandung. Batas waktu *boarding* Air Asia diatur dalam angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia yang berbunyi:

6.2.1 Naik ke Pesawat: Anda harus berada di gerbang menuju pesawat (*boarding* *gate*) setidaknya tiga puluh (30) menit sebelum waktu keberangkatan yang dijadwalkan. Gerbang akan ditutup dua puluh (20) menit sebelum keberangkatan. Jika anda tiba di gerbang menuju pesawat melewati waktu tersebut, Anda tidak akan diizinkan untuk menaiki pesawat.

Dari kedua aturan di atas, penulis menemukan bahwa penumpang yang melewati batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*), maka badan usaha angkutan udara wajib menurunkan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut dari daftar manifest sehingga penumpang tidak diizinkan untuk menaiki pesawat. Permasalahan yang muncul adalah batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) yang tidak sesuai antara Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan syarat dan ketentuan Air Asia. Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri memberikan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dilakukan 10 menit sebelum jadwal keberangkatan, sedangkan syarat dan ketentuan Air Asia memberikan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dilakukan 20 menit sebelum jadwal keberangkatan. Tentu hal ini menjadi sebuah permasalahan dan kerugian terhadap konsumen atau penumpang.

Berdasarkan hal tersebut, maka penelitianini mengajukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah syarat dan ketentuan Air Asia tentang batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dapat dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan?
2. Apakah perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada penumpang yang mengalami keterlambatan karena melewati batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) agar mendapatkan kompensasi?

**METODE**

Metode penelitian yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yaitu suatu proses penelitian untuk menemukan suatu aturan hukum, asas hukum dan doktrin hukum yang bermanfaat untuk menjawab permasalahan hukum yang diteliti (Mahmud 2011). Penelitian ini menganalisis secara yuridis normatif terhadap batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dalam angkutan udara, yang dalam Pasal 27 ayat (1) Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri terjadi konflik norma dengan angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia.

Penelitian ini menggunakan dua pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konsep. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan dengan peraturan perundang-undangan dari tingkat paling atas sampai paling bawah (Marzuki 2005). Pendekatan perundang-undangan ini dilakukan dengan meneliti peraturan perundang-undangan dari tingkat teratas sampai tingkat terbawah yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti (Mukti 2007). Penelitian ini menggunakan pendekatan pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Pendekatan konsep adalah pendekatan yang melahirkan ide-ide yang meciptakan asas-asas hukum, konsep-konsep hukum, dan argumentasi-argumentasi hukum yang sejalan dengan permasalahan yang diteliti serta dengan pendekatan konsep itu pula peneliti membuat argumentasi hukum dalam menjawab permasalahan hukum yang diteliti (Mukti 2007). Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari konsep *boarding*, konsep syarat dan ketentuan, dan konsep perlindungan konsumen.

Penelitian ini melakukan teknik pengumpulan data dengan studi pustaka terhadap bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer seperti undang-undang, bahan hukum sekunder seperti jurnal hukum maupun bahan non hukum seperti akses media internet. Penelusuran bahan-bahan hukum tersebut dapat dilakukan dengan mendengarkan, melihat, membaca atau dapat juga dilakukan dengan penelusuran bahan hukum tersebut melalui akses internet (Mukti 2007).

Penelitian ini mengolah bahan hukum dengan sedemikian rupa sehingga bahan hukum tersebut dapat tersusun secara sistematis dan runtut sehingga akan memudahkan peneliti dalam melakukan analisis. Pada penelitian hukum normatif, pengolahan bahan hukum berbentuk kegiatan untuk mengadakan sistemisasi terhadap bahan-bahan hukum yang tertulis (Mukti 2007). Dalam penelitian ini dilakukan pengolahan bahan hukum secara sistematis terhadap pengaturan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*).

Penelitian ini menggunakan teknik analisis preskriptif. Menurut Peter Mahmud, analisis preskriptif yakni dengan mempelajari norma hukum, konsep-konsep hukum, tujuan hukum, validitas aturan hukum dan nilai-nilai keadilan sehingga nantinya peneliti dapat megambil kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan (Marzuki 2005). Dalam penelitian ini, peneliti menganalisis permasalahan menggunakan asas hukum perjanjian dan asas perlindungan konsumen.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Hasil Penelitian**

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa adanya penyimpangan terhadap aturan hukum terkait batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*). Menurut Pasal 1 Angka 14 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, *boarding* adalah proses pelayanan penumpang dari ruang tunggu sampai dengan naik pesawat udara. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) diatur dalam Pasal 27 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang menyebutkan bahwa:

1. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b dilakukan 10 menit sebelum jadwal keberangkatan.
2. Apabila sampai dengan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penumpang belum berada di dalam pesawat udara, maka badan usaha angkutan udara wajib menurunkan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut dan mengeluarkan nama penumpang tersebut dari daftar manifest.
3. Awak kabin badan usaha angkutan udara wajib mengumumkan terjadinya keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada penumpang yang ada di dalam pesawat udara.
4. Badan usaha angkutan udara dibebaskan dari kompensasi keterlambatan penerbangan yang terjadi dikarenakan kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Batas waktu *boarding* Air Asia diatur dalam angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia yang berbunyi :

* + 1. Naik ke Pesawat: Anda harus berada di gerbang menuju pesawat (*boarding* *gate*) setidaknya tiga puluh (30) menit sebelum waktu keberangkatan yang dijadwalkan. Gerbang akan ditutup dua puluh (20) menit sebelum keberangkatan. Jika Anda tiba di gerbang menuju pesawat melewati waktu tersebut, Anda tidak akan diizinkan untuk menaiki pesawat.

Dari kedua aturan di atas, penulis menemukan bahwa penumpang yang melewati batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*), maka badan usaha angkutan udara wajib menurunkan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut dan mengeluarkan nama penumpang tersebut dari daftar manifest sehingga penumpang tidak diizinkan untuk menaiki pesawat. Permasalahan yang muncul adalah batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) yang tidak sesuai antara Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan syarat dan ketentuan Air Asia. Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri memberikan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dilakukan 10 menit sebelum jadwal keberangkatan, sedangkan syarat dan ketentuan Air Asia memberikan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dilakukan 20 menit sebelum jadwal keberangkatan. Tentu hal ini menjadi sebuah permasalahan dan kerugian terhadap konsumen atau penumpang.

**Pembahasan**

**Batas Waktu Penutupan Naik Pesawat Udara (*Boarding*) Menurut Peraturan Perundang-undangan**

Menurut Pasal 118 ayat (1) huruf c Undang-Undang Penerbangan yang menjelaskan bahwa pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Peraturan Menteri merupakan salah satu peraturan perundang-undangan yang wajib dipatuhi dalam penyelenggaraan usaha angkutan udara. Peraturan Menteri memang tidak diatur di dalam ketentuan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang No 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (selanjutnya disebut UU Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan). Peraturan Menteri keberadaannya diatur dalam Pasal 8 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan yang menyebutkan bahwa, jenis peraturan perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga, atau Komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.

Pasal 8 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan tidak menyebutkan secara jelas dan tegas bahwa salah satu jenis peraturan perundang-undangan adalah Peraturan Menteri. Frasa peraturan yang ditetapkan oleh Menteri menjadi acuan bahwa Peraturan Menteri termasuk peraturan perundang-undangan yang diakui setelah disahkannya UU Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Menurut Pasal 1 Angka 14 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, *boarding* adalah proses pelayanan penumpang dari ruang tunggu sampai dengan naik pesawat udara. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) diatur dalam Pasal 27 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang menyebutkan bahwa:

* + 1. Batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b dilakukan 10 menit sebelum jadwal keberangkatan.
		2. Apabila sampai dengan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penumpang belum berada di dalam pesawat udara, maka badan usaha angkutan udara wajib menurunkan barang bagasi tercatat milik penumpang tersebut dan mengeluarkan nama penumpang tersebut dari daftar manifest.
		3. Awak kabin badan usaha angkutan udara wajib mengumumkan terjadinya keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada penumpang yang ada di dalam pesawat udara.
		4. Badan usaha angkutan udara dibebaskan dari kompensasi keterlambatan penerbangan yang terjadi dikarenakan kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Batas waktu *boarding* Air Asia diatur dalam angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia yang berbunyi:

* + 1. Naik ke Pesawat: Anda harus berada di gerbang menuju pesawat (*boarding* *gate*) setidaknya tiga puluh (30) menit sebelum waktu keberangkatan yang dijadwalkan. Gerbang akan ditutup dua puluh (20) menit sebelum keberangkatan. Jika Anda tiba di gerbang menuju pesawat melewati waktu tersebut, Anda tidak akan diizinkan untuk menaiki pesawat.

Syarat dan ketentuan Air Asia merupakan suatu klausula baku. Pasal 1 angka 10 UU Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa, klausula baku adalah setiap aturan atau ketentuan dan syarat-syarat yang telah dipersiapkan dan ditetapkan terlebih dahulu secara sepihak oleh pelaku usaha yang dituangkan dalam suatu dokumen dan/atau perjanjian yang mengikat dan wajib dipenuhi oleh konsumen. Jadi, yang ditekankan adalah prosedur pembuatannya yang bersifat sepihak, bukan mengenai isinya.

Secara sederhana, perjanjian baku mempunyai ciri-ciri sebagai berikut (Sudaryatmo 1999):

1. Perjanjian yang isi perjanjiannya dibuat oleh salah satu pihak yaitu produsen yang posisinya relative kuat dari konsumen;
2. Konsumen sama sekali tidak dilibatkan dalam menentukan isi perjanjian;
3. Dibuat dalam bentuk tertulis dan masal;
4. Konsumen terpaksa menerima isi perjanjian karena didorong oleh kebutuhan.

Kesimpulannya, dapat dikatakan bahwa yang dimaksud dengan perjanjian baku adalah suatu perjanjian yang isi perjanjiannya ditetapkan secara sepihak, yaitu oleh pelaku usaha, dan mengandung ketentuan yang berlaku umum, sehingga pihak lain, yaitu konsumen hanya memiliki dua pilihan, yaitu menyetujui atau menolak.

Pasal 1338 KUH Perdata menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Adanya istilah semua memberikan makna bahwa asas ini memang sepenuhnya menyerahkan kepada para pihak dalam membuat perjanjian, baik isi maupun bentuknya (J.H. Nieuwenhuis 1985). Kesimpulannya, dengan demikian para pihak dapat menuangkan hak dan kewajibannya masing-masing dalam bentuk perjanjian baku.

Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata ini terkait dengan pasal 1320 KUH Perdata yaitu tentang syarat sahnya perjanjian. Salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya kesepakatan dari para pihak untuk mengikatkan diri dalam suatu perjanjian. Berkenaan dengan adanya ketentuan pasal 1320 KUH Perdata tersebut, maka timbul suatu asas yang sangat esensial dari hukum perjanjian yaitu asas konsensualisme. Asas ini mengandung makna bahwa perjanjian itu telah lahir atau telah ada cukup dengan kata sepakat. Sehingga dalam hal yang ditekankan adalah adanya persesuaian kehendak sebagai inti dari hukum kontrak (J.H. Nieuwenhuis 1985). Kesimpulannya, dengan demikian dapat dikatakan bahwa suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak harus didasarkan pada adanya kesepakatan secara bebas tanpa adanya unsur kekhilafan atau kesesatan (*dwaling*), paksaan (*dwang*), penipuan (*bedrog*), sebagaimana ditentukan dalam pasal 1321 KUH Perdata, serta tidak adanya penyalahgunaan keadaan oleh pihak lain, sebagaimana didasarkan pada doktrin dan yurisprudensi.

Di samping itu, adanya ketentuan di dalam pasal 1337 KUH Perdata yang menyatakan bahwa suatu perjanjian tidak boleh dibuat bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, atau ketertiban umum, memberikan suatu batasan kepada para pihak yang hendak membuat suatu perjanjian ataupun klausula baku, untuk tidak melanggar ketentuan tersebut dengan ancaman kebatalan. Jadi, dengan demikian perjanjian baku tersebut adalah sah apabila sesuai dengan ketentuan pasal 1338 (1) KUH Perdata jo pasal 1320 KUH Perdata, serta tidak bertentangan dengan ketentuan pasal 18 UU Perlindungan Konsumen.

Dalam pasal 1320 KUH Perdata, disebutkan syarat sahnya suatu perjanjian, yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.

Syarat pertama dari sahnya suatu perjanjian adalah adanya kesepakatan para pihak. Kesepakatan adalah bahwa para pihak yang membuat perjanjian telah sepakat atau ada persesuaian kemauan atau saling menyetujui kehendak masing-masing yang dilahirkan oleh para pihak dengan tidak ada paksaan, kekeliruan dan penipuan (Syahrani 2003). Persetujuan dapat dinyatakan secara tegas maupun secara diam-diam. Perjanjian tersebut tidak sah apabila terjadi karena paksaan, kekhilafan atau penipuan. Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1321 KUH Perdata yang menyatakan jika di dalam perjanjian terdapat kekhilafan, paksaan atau penipuan, maka berarti di dalam perjanjian itu terjadi cacat kehendak dan karena itu perjanjian tersebut dapat dibatalkan. Cacat kehendak artinya bahwa salah satu pihak sebenarnya tidak menghendaki isi perjanjian yang demikian. Seseorang dikatakan telah membuat kontrak secara khilaf manakala dia ketika membuat kontrak tersebut dipengaruhi oleh pandangan atau kesan yang ternyata tidak benar (H.R. Daeng Naja 2003).

1. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.

Menurut Pasal 1329 KUH Perdata, kedua belah pihak harus cakap menurut hukum. Kecakapan bertindak adalah kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum. Dimana perbuatan hukum ialah perbuatan yang menimbulkan akibat hukum. Pihak -pihak yang cakap hukum untuk membuat perjanjian adalah orang yang sudah dewasa, yaitu sudah berumur genap 21 tahun (Pasal 330 KUH Perdata), dan orang yang sedang tidak di bawah pengampuan.

1. Suatu hal tertentu.

Suatu hal tertentu dalam perjanjian adalah barang yang menjadi objek suatu perjanjian (Syahrani 2003). Objek yang diperjanjikan haruslah suatu hal atau suatu barang yang cukup jelas atau tertentu. Menurut Pasal 1332 KUH Perdata, hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja yang dapat menjadi pokok-pokok perjanjian. Pasal 1333 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu persetujuan itu harus mempunyai pokok suatu barang yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya. Tidak menjadi halangan bahwa jumlah barang tidak tentu asal barang kemudian dapat ditentukan atau dihitung. Dalam membuat perjanjian, objek yang diperjanjikan harus jelas dan harus ada (Pasal 1333 ayat (1) KUH Perdata).

1. Suatu sebab yang halal

Artinya tidak boleh memperjanjikan sesuatu yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan atau yang bertentangan dengan hukum, nilai-nilai kesopanan ataupun ketertiban umum (Pasal 1337 KUH Perdata). Undang-undang tidak memberikan pengertian mengenai sebab (*oorzaak, causa*). Sudah jelas bahwa yang dimaksud dengan kausa bukanlah hubungan sebab akibat, sehingga pengertian kausa di sini tidak mempunyai hubungan sama sekali dengan ajaran kausaliteit. Pengertian kausa yang dimaksud bukan sebab yang mendorong para pihak untuk mengadakan perjanjian, karena apa yang menjadi motif dari seseorang untuk mengadakan perjanjian itu tidak menjadi perhatian hukum (Subekti 1983).

Menurut yurisprudensi yang ditafsirkan dengan kausa adalah isi atau maksud dari perjanjian. Melalui syarat kausa, di dalam praktek maka ia merupakan upaya untuk menempatkan perjanjian di bawah pengawasan hakim. Hakim dapat menguji apakah tujuan dari perjanjian itu dapat dilaksanakan dan apakah isi perjanjian tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan (Pasal 1335 sampai dengan Pasal 1337 KUHPerdata) (Mariam Darus Badrulzaman 2001).

Pembentuk undang-undang mempunyai pandangan bahwa perjanjian-perjanjian mungkin juga diadakan tanpa sebab atau dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang. Sebab terlarang yang dimaksud ialah sebab yang dilarang undang-undang atau berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum (Pasal 1337 KUHPerdata). Perjanjian yang dibuat dengan sebab demikian tidak mempunyai kekuatan (Pasal 1335 KUHPerdata).

Syarat pertama dan kedua dalam syarat sah perjanjian di atas dinamakan syarat subjektif, karena berkenaan dengan para subjek yang membuat perjanjian itu. Apabila suatu perjanjian tidak memenuhi syarat subjektif, maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan, yang artinya salah satu pihak dapat memintakan pembatalan itu. Perjanjiannya sendiri tetap mengikat kedua belah pihak, selama tidak dibatalkan oleh hakim atas permintaan pihak yang berhak meminta pembatalan tadi (pihak yang tidak cakap atau pihak yang memberi sepakatnya secara tidak bebas).

Syarat ketiga dan keempat dalam syarat sah perjanjian di atas dinamakan syarat objektif karena berkenaan dengan objek dalam perjanjian tersebut. Jika suatu perjanjian tidak memenuhi syarat objektif, maka perjanjian tersebut adalah batal demi hukum. Perjanjian tersebut dari semula dianggap tidak pernah ada.

Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa dilihat dari syarat sahnya suatu perjanjian, Angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia bertentangan dengan syarat sahnya suatu perjanjian pada poin yang keempat, dimana suatu perjanjian tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia bertentangan dengan syarat objektif sehingga batal demi hukum dan dianggap tidak pernah ada. Adapun klausula lain dalam syarat dan ketentuan Air Asia yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum tetap sah dan mengikat bagi para pihak yaitu maskapai penerbangan dan penumpang.

**Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Yang Mengalami Keterlambatan Karena Melewati Batas Waktu Penutupan Naik Pesawat Udara (*Boarding*)**

Penumpang sebagai pengguna jasa angkutan udara memiliki kedudukan yang sangat penting, karena penumpang yang menjadi pusat kegiatan angkutan udara. Tanpa adanya penumpang, maka perusahaan angkutan udara tidak dapat melaksanakan kegiatan angkutan udara sesuai dengan fungsinya yaitu menyediakan jasa angkutan bagi penumpang. Oleh karena itu, perlindungan hukum bagi penumpang sangat diperlukan.

Menurut Emil Salim, penumpang jasa angkutan udara perlu memperoleh perlindungan hukum untuk tiga hal yang utama, yaitu keselamatan penerbangan, perkembangan tarif atau harga dari jasa angkutan udara, dan kualitas dari pelayanan angkutan udara tersebut. Sementara itu, E. Suherman berpendapat bahwa sistem perlindungan hukum bagi penumpang sebagai konsumen jasa angkutan udara, terdapat hal-hal lain yang merupakan unsur-unsur dalam perlindungan konsumen, yaitu keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan, kenyamanan, pelayanan, pertarifan yang wajar, dan perjanjian angkutan udara.

Pihak yang memiliki peran penting dalam industri penerbangan adalah para pengguna jasa angkutan udara atau yang disebut dengan penumpang. Perlindungan hukum terhadap penumpang masih jauh dari memadai. Keterlambatan kedatangan penumpang biasanya diganjar dengan ditinggalkannya penumpang tersebut dan juga dipotongnya tiket sebesar sekian persen jika ingin digunakan kembali, atau bahkan tidak jarang tiket tersebut dianggap hangus. Sebaliknya apabila pihak maskapai penerbangan yang menyebabkan keterlambatan itu terjadi, hampir dapat dipastikan para penumpang tidak akan memperoleh kompensasi sekecil apapun. Masyarakat harus bisa melindungi diri dari tindakan pengangkut yang membuat kerugian bagi konsumen, penumpang dalam hal ini harus membuat dirinya cerdas dan lebih selektif dalam memilih maskapai penerbangan yang dapat memberikan pelayananan yang optimal.

Adanya pembatasan waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) dalam ketentuan dan syarat yang diberikan Air Asia, memberikan peluang timbulnya kerugian bagi penumpang atau konsumen yang hendak melakukan perjalanan menggunakan angkutan udara. Ketentuan yang diberikan oleh Air Asia yang dibingkai dalam klausula baku tersebut bertentangan dengan Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, dimana dalam Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri tersebut yang menegaskan bahwa batas maksimal waktu naik pesawat udara (*boarding*) yaitu 10 menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat udara.

Hal ini menimbulkan dua standar mengenai keterlambatan ketika *boarding*. Penumpang yang datang kurang dari 20 menit sebelum penerbangan maka akan dianggap terlambat berdasarkan syarat dan ketentuan Air Asia, sedangkan hal tersebut belum dianggap terlambat berdasarkan Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Eekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri karena permen tersebut mensyaratkan batas maksimal waktu naik pesawat udara (*boarding*) yaitu 10 menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat udara. Adanya ketentuan yang dipersyaratkan oleh Air Asia tersebut, maka penumpang tidak dapat melakukan penerbangan.

Dari ketentuan yang diberikan oleh Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri terkait dengan batas maksimal waktu naik pesawat udara (*boarding*), konsumen berhak untuk datang 10 menit sebelum jadwal keberangkatan pesawat udara. Hak konsumen tersebut telah dijamin dalam UU Perlindungan Konsumen pada pasal 4 huruf i yang berbunyi bahwa hak konsumen adalah hak-hak yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan lainnya.

Apabila penumpang datang sebelum 10 menit, akan tetapi penumpang tidak diperbolehkan naik pesawat udara dan penumpang tidak diangkut oleh pesawat udara, maka dalam hal ini penumpang tersebut berhak untuk mendapatkan perlindungan konsumen. Pasal 58 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri memberikan perlindungan konsumen kepada penumpang angkutan udara berupa penanganan keluhan penumpang, yaitu sebagai proses atau cara dalam mengatasi informasi mengenai ketidakpuasan penumpang. Penanganan keluhan penumpang tersebut sebagaimana pasal 58 ayat (2) dapat disampaikan melalui media: a. secara langsung atau lisan; b. surat tertulis; c. SMS; d. Telepon; e. Kotak Saran; f. E-mail; dan g. sarana lainnya. Penanganan keluhan penumpang tersebut sebagaimana pasal 58 ayat (3) wajib diselesaikan oleh maskapai penerbangan maksimal 14 hari kerja sejak diterimanya keluhan. Penanganan keluhan penumpang tersebut sebagaimana pasal 58 ayat (5) untuk selain kehilangan atau kerusakan bagasi tercatat hanya dapat diajukan paling lama 3x24 jam setelah penerbangan. Badan usaha angkutan udara sebagai bentuk tanggung jawab dalam penanganan keluhan penumpang sebagaimana Pasal 66 wajib menyampaikan laporan keluhan pengguna jasa angkutan udara dan tindak lanjut penanganan keluhan kepada Direktur Jenderal paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya.

Apabila badan usaha angkutan udara tidak mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan diantaranya adalah Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, maka badan usaha angkutan udara dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur sanksi administratif. Sanksi tersebut diatur dalam Pasal 119 ayat (2) UU Penerbangan berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.

Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa salah satu bentuk perlindungan konsumen yang diberikan badan usaha angkutan udara kepada penumpang berupa penanganan keluhan penumpang sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 58 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Sanksi administratif yang diberikan kepada badan usaha angkutan udara yang tidak mematuhi ketentuan sesuai dengan peraturan perundang-undangan adalah peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda sebagaimana Pasal 119 ayat (2) UU Penerbangan.

**PENUTUP**

**Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan, maka peneliti dapat menyimpulkan dalam penelitian bahwa:

1. Pengaturan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) pada angka 6.2.1 syarat dan ketentuan Air Asia tidak dibenarkan oleh peraturan perundang-undangan, didukung dengan menerapkan syarat sah perjanjian. Penerapan syarat sah perjanjian mengutamakan berlakunya Pengaturan batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) pada Pasal 27 ayat (1) Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
2. Perlindungan hukum yang dapat dilakukan terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan karena melewati batas waktu penutupan naik pesawat udara *(boarding)* yaitu penanganan keluhan penumpang yang difasilitasi dan ditindaklanjuti oleh badan angkutan udara sebagaimana di dalam Pasal 58 Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

**Saran**

Dari hasil penelitian tersebut, maka saran yang dapat diberikan oleh peneliti yaitu:

1. Bagi Penegak Hukum

Diharapkan kepada penegak hukum yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk melakukan pengawasan dan penindakan terhadap maskapai penerbangan yang tidak membuat syarat dan ketentuan khususnya terkait batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*) sesuai dengan peraturan perundang-undangan khususnya Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

1. Bagi Pihak Maskapai Penerbangan

Diharapkan kepada pihak maskapai penerbangan Air Asia yang memiliki anak perusahaan di Indonesia yaitu Air Asia Indonesia untuk tunduk dan patuh terhadap ketentuan perundang-undangan yang berlaku dalam wilayah hukum Indonesia, diantaranya dengan membuat syarat dan ketentuan terkait batas waktu penutupan naik pesawat udara *(boarding)* yang sesuai dengan Permenhub Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

1. Bagi Penumpang atau Konsumen

Diharapkan kepada penumpang atau konsumen untuk membaca dan memahami lebih detail syarat dan ketentuan maskapai Air Asia khususnya terkait batas waktu penutupan naik pesawat udara (*boarding*).

**DAFTAR PUSTAKA**

**Buku**

Abdulkadir Muhammad. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

H.K.Martono. 2009. *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Bandung: PT. Mandar Maju.

H.R. Daeng Naja. 2003. *Contract Drafting*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Hobbs, F. D. 2008. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

J.H. Nieuwenhuis. 1985. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Surabaya: Universitas Airlangga.

Mahmud, Peter. 2011. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Grup.

Mariam Darus Badrulzaman. 2001. *Kompilasi Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana.

Mukti, Fajar. 2007. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.

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

Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, Djohari Santoso. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia Jilid 1*. Yogyakarta: Gama Media.

Rustian Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soegijatna Tjakranegara. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Bandung: Bhineka Cipta.

Subekti. 1983. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: PT Intermasa.

Sudaryatmo. 1999. *Hukum Dan Advokasi Konsumen*. Bandung: Citra Aditya Bhakti.

Suhartato Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani. 2009. *Ground Handling Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan*. Jakarta: Rajawali Pers.

Syahrani, Riduan. 2003. *Seluk Beluk Dan Asas-Asas Hukum Perdata*. Bandung: PT Alumni.

**Jurnal**

Aminah, Siti. 2007. “Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan.” *Universitas Airlangga* 20:35–52.

Annalisa Yahanan Norsuhaida Che Musa, Kamal Halili Hassan. 2010. “Tanggung Jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang.” *Mimbar Hukum* 22:2

Faiz Prajogo, Abimanyu. 2019. “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Yang Tidak Terdaftar Dalam Manifes (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat Lion Air JT 610 Di Karawang)” *Jurnal Hukum Adigama* 2:2

Setiani, Baiq. 2016. “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Penyedia Jasa Penerbangan Kepada Penumpang Akibat Keterlambatan Penerbangan.” *Jurnal Ilmu Hukum Novelty* 7:1

Silalahi, Noviana Laora. 2016. “Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Maskapai Penerbangan Yang Mengalami Overseat.” *Diponegoro Law Journal* 5:3

Taqiuddin, Habibul. 2017. “Penalaran Hukum (Legal Reasoning) Dalam Putusan Hakim.” *Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan* 1:193.

Wiradipradja, E. Saefullah. 2006. “Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia.” *Jurnal Hukum Bisnis* 25

Yeni Herdiyeni, Ervizal Amir Mahmud Zuhud, Rudi Heryanto. 2014. “Pembangunan Database Mangrove Untuk Biodiversity Informatics Biofarmaka IPB.” *Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia (JIPI)* 19 (3):197–203.

**Media Massa**

Airasia. 2018. Syarat dan Ketentuan Maskapai Untuk Penerbangan QZ, (online). (<https://www.airasia.com/aa/about-us/id/id/terms-and-conditions-qz.html>, diakses 4 Oktober 2021).

**Sumber Bahan Hukum**

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (Lembaran Negara Tahun 1995 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3610);

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia;

Peratutran Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Niaga Berjadwal Dalam Negeri.