



Prinsip “Presumption of Liability” Dikaitkan dengan Release and Discharge Sebagai Persyaratan Pembayaran Kompensasi Meninggalnya Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Penerbangan dalam Negeri

Hemi Pamuraharjo¹, Cris Kuntadi², Dwi Amalia³

¹ Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Indonesia, hemi.pamuraharjo@ppicurug.ac.id

² Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, Indonesia, cris.kuntadi@dsn.ubharajaya.ac.id

³ Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia, Indonesia, dwi.sari@bpk.go.id

Corresponding Author: hemi.pamuraharjo@ppicurug.ac.id

Abstract: *This paper is a literature study. We collected all the literature related to aircraft accident compensation mechanisms, analyzed relevant regulations and standards, identifying things that could still be improved, and formulated recommendations for regulatory mechanisms that we thought would be more optimal. The results of our study indicate that it is necessary to consider reviewing regulations regarding carrier responsibility and further research regarding product liability to increase public confidence in the civil aviation industry. This research is expected to assist the Ministry of Transportation in making regulations related to aircraft accident compensation procedures for commercial air transportation in Indonesia. In addition, it is hoped that this study will also provide a platform for a more in-depth study of accident compensation in the civil aviation sector.*

Keyword: *Presumption of Liability, Legal Status of Release and Discharge, Consumer Protection.*

Abstrak: Tulisan ini adalah sebuah studi Pustaka. Kami mengumpulkan semua literatur yang terkait dengan mekanisme kompensasi kecelakaan pesawat, menganalisa peraturan dan standar yang relevan, mengidentifikasi hal-hal yang masih dapat ditingkatkan, dan merumuskan rekomendasi mekanisme pengaturan yang menurut kami akan lebih optimal. Hasil studi kami menunjukkan bahwa perlu dipertimbangkan untuk mereviu peraturan terkait tanggung jawab pengangkut dan perlu dibuat penelitian lebih lanjut terkait tanggung jawab produk (product liability) untuk meningkatkan kepercayaan publik terhadap industri penerbangan sipil. Penelitian ini diharapkan dapat membantu Kementerian Perhubungan dalam membuat peraturan terkait prosedur kompensasi kecelakaan pesawat udara untuk angkutan udara niaga di Indonesia. Selain itu, studi ini diharapkan juga memberikan platform bagi studi lebih mendalam tentang kompensasi kecelakaan di sektor penerbangan sipil.

Kata Kunci: Presumption of Liability, Status Hukum Release and Discharge, Perlindungan Konsumen.

PENDAHULUAN

Pesawat udara merupakan sarana angkutan yang secara teknis sangat aman dan selamat dibandingkan dengan sarana angkutan lainnya (Hannah, 2013). Berdasarkan laporan yang dibuat oleh ICAO dalam ICAO Safety Report Edisi 2020 dinyatakan bahwa pada tahun 2019 telah terjadi kecelakaan fatal sebanyak 2.9 kejadian dari 1 juta keberangkatan pesawat di seluruh dunia atau meningkat 12% dibandingkan tahun 2018 yang ratingnya 2.6 kejadian untuk 1 juta keberangkatan pesawat terbang (ICAO,2020). Meskipun demikian kecelakaan pesawat udara juga merupakan kecelakaan transportasi yang paling banyak menelan korban jiwa. Dengan demikian perlu ada pengaturan yang ketat terkait kompensasi kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa agar para pelaku bisnis aviasi dan konsumen jasa angkutan udara memperoleh acuan kepastian hukum yang jelas. Setiap kecelakaan pesawat udara baik yang mengakibatkan korban jiwa atau tidak mengakibatkan korban jika, menjadi catatan penting Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dalam mengukur tingkat kepatuhan stake holder penerbangan sipil suatu negara terhadap peraturan-peraturan keselamatan penerbangan sipil. Ukuran tingkat kepatuhan dilakukan melalui audit keselamatan penerbangan (Universal Safety Oversight Audit Program/USOAP).

Di Indonesia, pemberian kompensasi oleh perusahaan angkutan udara atas suatu kecelakaan pesawat udara yang menimbulkan korban jiwa diatur dalam UU 33 Thn 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan, PP 17 Thn 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang oleh PT (Persero) Asuransi Jasa Raharja, dan Permenhub 77 thn 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara.

Prinsip tanggung jawab yang dianut oleh UU 1 Thn 2009 adalah *presumption of liability*, yaitu tanggung jawab dibebankan kepada perusahaan angkutan udara niaga tanpa perlu adanya pembuktian terlebih dahulu. Prinsip ini memberikan perlindungan kepada penumpang terhadap kemungkinan penuntutan yang tidak terbatas oleh ahli waris (Ariadyh Arafah dan Amelia, 2019).

UU 8 Thn 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah memberikan peluang kepada konsumen untuk menuntut pihak penyedia barang atau jasa, apabila mengakibatkan kerugian bagi konsumen saat memanfaatkan produk barang atau jasa tersebut. Sedangkan dalam UU 1 Thn 2009 belum diatur secara tegas perlindungan terhadap konsumen jasa angkutan udara terkait pemanfaatan suatu produk yang cacat (*product defects*) sehingga menimbulkan kecelakaan. UU 1 Thn 2009 yang kemudian ditindaklanjuti oleh Permenhub 77 Thn 2011 hanya mengatur besaran kompensasi untuk penumpang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka, kehilangan atau rusak atau musnah barang milik penumpang, dan penuntutan kompensasi terbatas pada perusahaan angkutan udara atau orang yang dipekerjakannya atau mitra kerja yang bertindak atas nama perusahaan angkutan udara. Selain itu, ahli waris dapat menuntut tambahan kompensasi kepada perusahaan angkutan udara, apabila kecelakaan (*accident*) atau kejadian (*incident*) terjadi akibat adanya unsur kesengajaan (*wilful misconduct*) atau kelalaian (*negligence*) atas kecelakaan tersebut. Sedangkan penuntutan kepada pabrik pembuat pesawat udara (*product liability*) sebagai alternatif tambahan kompensasi tidak diatur.

Konsekuensi dari adanya kekosongan hukum tersebut, pada beberapa kasus kecelakaan pesawat udara yang menimbulkan korban jiwa, telah terjadi permasalahan hukum dengan dikeluarkannya perjanjian *release and discharge* oleh perusahaan angkutan udara nasional, berkenaan persyaratan pembayaran kompensasi kepada ahli waris. Misalnya, kecelakaan pesawat udara milik PT. Mandala Airlines tahun 2005; PT. Lion Mentari Airlines

Tahun 2018 dan PT. Sriwijaya Airlines Tahun 2021. Untuk kecelakaan PT. Mandala Airlines telah diberikan kompensasi sebesar Rp. 40.000.000 (empat puluh juta rupiah) berdasarkan Pasal 43 PP 40 Thn 1995, pada kecelakaan pesawat udara PT. Lion Mentari Airlines dan PT. Sriwijaya Air diberikan kompensasi sebesar Rp. 1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah). berdasarkan Permenhub 77 thn 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut.

Berdasarkan hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) setelah resmi keluar, diketahui bahwa kecelakaan disebabkan oleh faktor-faktor teknis operasional terkait kondisi pesawat udara, termasuk dalam hal ini instrumentnya. Hasil investigasi ini digunakan oleh ahli waris sebagai dasar penuntutan kepada perusahaan angkutan udara dan/atau perusahaan pembuat pesawat udara akibat dari cacat produk (product defects). Dalam sengketa antara ahli waris dan PT. Mandala Airlines, gugatan para ahli waris untuk mendapatkan kompensasi lebih tinggi ditolak oleh Mahkamah Agung RI dikarenakan para ahli waris telah menandatangani perjanjian release and discharge (Keputusan Mahkamah Agung RI, 2010, 186/PDT.G/2009/PN.JKT.PST). Untuk kasus PT. Lion Mentari Airlines ahli waris sudah menandatangani release and discharge, dan tidak melanjutkan gugatannya karena telah mendapatkan kompensasi dari pabrik pembuat pesawat, sedangkan untuk kasus PT. Sriwijaya, masih terdapat ahli waris yang belum menerima kompensasi karena tidak mau menandatangani perjanjian release and discharge.

Artikel ini bertujuan untuk menganalisa pasal release and discharge dalam peraturan-peraturan yang berlaku di Indonesia dengan mengacu pada pedoman dan standar yang berlaku di dunia penerbangan internasional. Permasalahan utama yang akan dibahas adalah apakah implemetasi prinsip presumption of liability memerlukan persyaratan release and discharge sebagai mekanisme pembayaran kompensasi, dan apakah akan menghilangkan hak ahli waris untuk menuntut pihak lain yang terkait dengan kecelakaan pesawat udara, serta saran perubahan peraturan penerbangan terkait tanggung jawab pengangkut.

Artikel ini disusun sebagai berikut. Bagian 2 adalah tinjauan Pustaka terkait prinsip presumption of liability, perjanjian release and discharge dan investigasi kecelakaan; bagian 3 adalah hasil penelaahan atas ketentuan perundangan dikaitkan dengan hasil studi pustaka; dan bagian 4 memuat kesimpulan dan saran. Kami mengharapkan hasil studi ini menjadi salah satu masukan bagi pemerintah dan Kementerian Perhubungan untuk menyempurnakan pasal-pasal terkait kompensasi kecelakaan penerbangan. Selain itu, kami juga optimis bahwa hasil studi Pustaka ini dapat berguna bagi penelitian lebih lanjut terkait dengan standar pemberian kompensasi kecelakaan penerbangan dan standar perlindungan konsumen.

KAJIAN PUSTAKA

Presumption of Liability

Prinsip Praduga Bersalah (Presumption of liability) merupakan prinsip dasar yang dipakai oleh Konvensi Montreal 1999 dan UU 1 Thn 2009 dalam pemberian kompensasi kecelakaan penerbangan komersial. Prinsip ini mengandung makna bahwa pengangkut wajib membayar kompensasi jika terjadi kecelakaan tanpa harus dibuktikan kelalaiannya. Presumption of liability adalah asumsi bahwa tanggung jawab atas kecelakaan penerbangan dibebankan kepada perusahaan angkutan udara niaga (Goonetilleke, 2006), kecuali mereka dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut diakibatkan oleh sebab-sebab yang tidak dapat dihindari atau keadaan yang di luar kendali mereka. Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan angkutan udara niaga memiliki beban bukti untuk membuktikan bahwa mereka tidak bertanggung jawab atas kecelakaan penerbangan (Legnaro, 2007).

Konvensi Montreal 1999, yang merupakan perbaikan dan pengembangan dari Konvensi Warsawa 1929, juga mengakui asumsi tanggung jawab default bagi perusahaan angkutan udara niaga, sebagaimana tertuang dalam pasal 17. Selain itu, Konvensi Montreal 1999 juga

memperluas tanggung jawab perusahaan angkutan udara niaga dengan mencakup kerusakan akibat keterlambatan dan kerusakan bagi penumpang dengan kebutuhan khusus (Luft, 2013).

Prinsip *presumption of liability* disertai prinsip batasan besaran kompensasi (*limitation of liability*) yang dimaksudkan untuk menjamin kelangsungan usaha pengangkut dan melindungi pengangkut dari tuntutan tak terbatas oleh ahli waris penumpang (Riadhyy Arafah dan Amelia, 2019). Kecelakaan pesawat udara yang menyebabkan korban meninggal dunia tidak hanya merugikan perusahaan angkutan udara, tetapi juga keluarga penumpang yang ditinggalkan. Oleh karenanya, kompensasi yang dibayarkan oleh perusahaan angkutan udara semata-mata tidak bertujuan untuk mengganti nyawa penumpang, melainkan upaya untuk mengembalikan keseimbangan psikis dan psikologis yang dialami oleh keluarga korban yang sudah menderita akibat perjanjian atau kontrak yang gagal (Riadhyy Arafah dan Amelia, 2019). Hal inilah yang mendasari diberlakukannya prinsip “*praduga bersalah (presumption of liability)*” dan “*pembatasan kompensasi (limitation of liability)*”.

Dalam Konvensi Montreal 1999, pasal 21(2) menyatakan bahwa batas kompensasi yang ditetapkan sebesar 128.821 SDR (*Special Drawing Rights*) untuk kecelakaan pesawat udara pada rute penerbangan luar negeri atau internasional. Namun demikian, jika kecelakaan penerbangan terjadi karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga dengan sengaja (*wilful misconduct*) atau karena kelalaian (*negligence*) yang dilakukan dengan kesadaran bahwa kecelakaan tersebut mungkin terjadi, maka berdasarkan Pasal 21(1) Konvensi Montreal 1999, penumpang dapat mengajukan tuntutan kompensasi yang tidak terbatas (*unlimited liability*). Sedangkan untuk penerbangan dalam negeri diatur dalam Permenhub 77 thn 2011 Pasal 3 huruf a) sebagai tindak lanjut dari UU 1 Thn 2009 menyatakan bahwa besaran maksimum kompensasi perusahaan angkutan udara niaga untuk penumpang meninggal dunia sebesar Rp. 1.250.000.000 (satu miliar dua ratus lima puluh ribu rupiah). Sedangkan untuk tuntutan kompensasi tidak terbatas (*unlimited liability*) karena adanya unsur kesengajaan (*wilful misconduct*) atau kelalaian (*negligence*) diatur dalam Pasal 141 ayat (2) dan ayat (3) UU 1 Thn 2009.

Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut untuk Penumpang

Kecelakaan pesawat udara selalu disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor penyebab utama kecelakaan pesawat udara: 1) faktor teknis (*technical problem*); 2) faktor cuaca/alam (*weather*); dan 3) faktor kelalaian manusia (*human error*).

Menurut data statistik yang diolah dan disampaikan oleh Erick Burgueno Salas (2022), 41% dari 262 kecelakaan pesawat udara antara periode tahun 2016 sampai dengan 2020 disebabkan oleh faktor kelalaian manusia (*human error*) dan pelanggaran peraturan (*violation of rules*). Bentuk kelalaian manusia (*human error*) berupa kurang cermat dalam membaca “*manual handling*”; dan/atau kurang latihan (*training*) sehingga dalam kondisi kritis tidak dapat mengontrol pesawat udara (*flight control*). Kelalaian manusia (*human error*) juga disebabkan adanya pelanggaran aturan (*violation of rules*) misalnya, pilot kurang mendapatkan latihan yang layak, kurang mencermati hal-hal penting, tidak mengindahkan kondisi cuaca, kelelahan, kurang komunikasi, stress, dan lain-lain (Khan, Siddique and Farrukh, 2022). Untuk kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan *manufacture (manufacture failure)*, termasuk sistem atau komponen yang malfungsi sebesar 7% (Airbus, 2022).

Terkait tanggung jawab pembuat pesawat udara (*product liability*) terhadap suatu kecelakaan pesawat udara, Amerika Serikat mengeluarkan peraturan yaitu U.S. General Aviation Revitalization Act of 1994 (GARA) yang mengatur bahwa pabrik pembuat pesawat udara terkait dapat dituntut apabila pesawat udara dianggap sebagai penyebab kecelakaan tersebut terbukti cacat *product (product defects)*. Hanya saja, tuntutan terkait hal tersebut dapat diajukan apabila pesawat tersebut telah dioperasikan atau telah berada di pasar angkutan udara paling sedikit 18 tahun. Uni Eropa juga telah mengeluarkan peraturan

tanggung jawab pabrik pembuat pesawat udara terkait cacat product (product defects) yaitu EU Directive 85/374/17. Bedanya dengan Amerika Serikat adalah tuntutan dapat dilakukan apabila pesawat udara tersebut telah dioperasikan atau telah berada di pasar angkutan udara paling sedikit 10 tahun. Kedua peraturan ini berlaku untuk pesawat udara yang dioperasikan untuk tujuan bukan niaga (non-commercial) (Zhang and Zhang, 2023).

Mengingat potensi kerugian yang harus ditanggung perusahaan angkutan udara jika terjadi kecelakaan penerbangan cukup besar, maka setiap perusahaan angkutan udara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya baik atas pesawat, penumpang atau pihak ketiga. Hal ini diatur Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999 dan UU 1 Thn 2009. Adetola Adegbayi,(2016) menjelaskan bahwa kewajiban, atau keadaan berada di bawah kewajiban, merupakan tanggung jawab hukum dan moral. Kewajiban hukum, dapat dipaksakan dalam bentuk tanggung jawab kehati-hatian dalam menjalankan tugas (duty of care) atau dengan persetujuan/kontrak yang disengaja yang berisi syarat-syarat yang harus dipenuhi atau tindakan yang tidak boleh dilakukan. Pelanggaran terhadap kontrak tersebut dapat mengakibatkan pengenaan sanksi dan/atau pemberian kompensasi. Selain itu, dalam konteks finansial perusahaan angkutan udara, perusahaan angkutan udara niaga dapat menjadi bangkrut dan dilikuidasi jika mereka tidak mengasuransikan penumpangnya (Hadiati, Djajaputra dan Martono, 2017).

Di atas telah dijelaskan bahwa penumpang atau ahli waris dapat menuntut tanggung jawab tidak terbatas (unlimited liability) kepada perusahaan angkutan udara karena adanya unsur kesengajaan (wilful misconduct) atau kelalaian (negligence). Menurut Jacob and Kiker, (1996) Ada (3) tiga kondisi dimana penumpang berhak mengajukan kompensasi tidak terbatas (unlimited liability dengan mengacu pada prinsip presumption of liability, yaitu: 1) membuktikan bahwa pengangkut udara bersalah atas kelalaian yang disengaja; 2) membuktikan bahwa tiket tidak diserahkan kepada penumpang; dan 3) membuktikan bahwa tiket yang diserahkan kepada penumpang tidak memuat peringatan yang memadai tentang Larangan Konvensi Warsawa. Sedangkan untuk ukuran nilai kompensasinya, menurut J.J. Kennelly (Verschoor, 1988) dapat berdasarkan “nilai (value)” seorang korban. Nilai (value) seseorang tidak hanya dinilai berdasarkan nilai individual yang berupa antara lain pendapatan dan pelayanan yang diterima selama masih hidup, tetapi juga “nilai kemasyarakatan (contribution to society)” atau dapat dikatakan status sosial dari korban.

Selain tuntutan kepada perusahaan angkutan udara, penumpang atau ahli waris penumpang dapat menuntut pabrik pembuat pesawat udara atas dasar cacat produksi (product defects) yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Tanggung jawab pabrik pembuat pesawat udara (product liability) sudah menjadi isu hukum sejak tahun 1937 yaitu dalam kasus Mynard vs Stinson Aircraft Corporation. Pada kasus tersebut pengadilan Michigan menjatuhkan sanksi kepada Stinson Aircraft Corporation karena telah melakukan kelalaian (negligent) terhadap pesawat udara yang diproduksinya, sehingga menyebabkan kerugian bagi korban (Khoury, 1980).

Perjanjian Release and Discharge

Perjanjian release and discharge adalah suatu perjanjian antara ahli waris korban kecelakaan pesawat udara dengan perusahaan angkutan udara niaga atau pihak asuransi yang bertujuan untuk menyelesaikan klaim kompensasi secara damai. Dalam perjanjian tersebut, korban menyetujui untuk menerima sejumlah uang atau kompensasi lainnya sebagai kompensasi atas kerugian yang diderita akibat kecelakaan pesawat udara, dan dalam perjanjian tersebut korban menyetujui untuk melepaskan haknya untuk tidak menuntut perusahaan angkutan udara atau pihak-pihak lain yang terkait dengan pengoprasian pesawat udara yang mengalami kecelakaan.

Namun, perlu diingat bahwa perjanjian release and discharge tidak selalu sah, dan dapat dinyatakan tidak berlaku jika penumpang atau keluarga korban kecelakaan membuktikan

bahwa mereka menandatangani tanpa pemahaman yang memadai atau di bawah tekanan. Selain itu, perjanjian release and discharge juga tidak dapat menghalangi klaim yang diajukan kepada otoritas publik, seperti badan pengawas penerbangan atau badan hukum lainnya. Menurut Bekker dan Hughes, (2014), perjanjian release and discharge hanya dapat digunakan untuk klaim kompensasi atas kerugian ekonomi yang timbul akibat kecelakaan penerbangan, dan tidak dapat digunakan untuk klaim atas kerugian non-ekonomi, seperti kerugian emosional atau fisik. Selain itu, perjanjian release and discharge juga tidak dapat mengurangi kewajiban perusahaan angkutan udara niaga untuk membayar kompensasi atas kecelakaan penerbangan sesuai dengan persyaratan Konvensi Warsawa 1929 atau Konvensi Montreal 1999.

Perjanjian release and discharge yang telah dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara telah mengurangi hak konsumen untuk mendapatkan perlindungan atas kerugian yang dideritanya. Hak untuk tidak dirugikan merupakan hak asasi manusia yang paling mendasar bagi penumpang, termasuk jika penumpang meninggal dunia, ahli waris merupakan wakilnya. Hak penumpang ini, termasuk kerugian yang diderita akibat dari cacat produk (product defects) harus dibuat sesuai dengan keadaan dan diakui secara formal. (Abeyratne, 2017). Hak asasi penumpang, termasuk juga dalam hal ini adalah batas waktu pengajuan tuntutan, dan dalam kaitannya dengan perjanjian release and discharge, tidak selalu bersifat final dan mengikat karena baik Konvensi Warsawa 1929, Konvensi Montreal 1999 maupun UU 1 Thn 2009 menyatakan bahwa tidak ada batasan waktu yang ditentukan untuk mengajukan klaim kompensasi dalam kasus kecelakaan penerbangan yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia, dan tidak dapat dihapuskan atau dibatasi dengan cara apapun. Dengan demikian, Korban masih dapat mengajukan klaim atau tuntutan lebih lanjut terkait kecelakaan penerbangan jika dapat dibuktikan bahwa kerugian yang dideritanya jauh melebihi jumlah kompensasi yang diterima atau jika dapat dibuktikan bahwa perusahaan angkutan udara niaga bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut.

Dalam beberapa kasus di Amerika Serikat, hakim menganggap bahwa perjanjian release and discharge tidak berlaku untuk tuntutan kompensasi yang diajukan oleh ahli waris korban kecelakaan penerbangan. Hal ini diatur dalam Undang-Undang Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 1994. Dalam kasus *Munoz v. Flightsafety International Inc.* (2003), hakim memutuskan bahwa perjanjian release and discharge tidak dapat mengecualikan hak ahli waris korban kecelakaan penerbangan untuk mengajukan tuntutan kompensasi.

Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara

Investigasi kecelakaan (accident investigation) merupakan suatu kegiatan melalui mekanisme dan prosedur yang ketat untuk mengetahui penyebab kecelakaan pesawat udara yang kemudian dibuat dalam bentuk laporan teknis (Abdurrasyid, 2008). Investigasi kecelakaan pesawat udara bertujuan semata-mata agar penyebab kecelakaan yang sama tidak terjadi di masa depan, dan bukan untuk mencari kesalahan seseorang (blame) atau pada siapa tanggung jawab dibebankan (liability) (Chicago Convention, 1944) (Dempsey, 2010). Selain itu, tujuan investigasi adalah untuk melindungi keselamatan penerbangan, awak pesawat udara, penumpang dan operator (Abdurrasyid, 2008). Oleh karenanya, hasil investigasi dikecualikan sebagai alat bukti dalam proses pengadilan (Undang-Undang, 2009, No.1). Jika ada maksud untuk menyalahkan seseorang (blame) atau siapa yang harus bertanggung jawab (liability) harus melakukan investigasi terpisah dari investigasi yang diatur dalam Annex 13 (Dempsey, 2010).

Dalam prakteknya, banyak kasus ahli waris mengajukan gugatan ke pengadilan untuk mendapatkan tambahan kompensasi berdasarkan gugatan "product liability". Penuntutan oleh ahli waris ini menurut Zhang Choahan dan Zhang Luping, (2023), didasari oleh motivasi untuk menghindari rezim tanggung jawab pengangkut berdasarkan Konvensi Warsawa 1929

dan pembatasan ruang lingkup, jumlah dan yurisdiksi berdasarkan Konvensi Montreal 1999, guna mendapatkan kompensasi yang lebih besar. Lebih lanjut dijelaskan oleh Zhang Choahan, (2023), bahwa beberapa pihak baik pelaku usaha terkait pengoperasian pesawat udara maupun Pemerintah dibebankan tanggung jawab, apabila suatu kecelakaan pesawat udara disebabkan oleh cacat produksi (product defects) dan menyebabkan penumpang mengalami kerugian fisik atau materi.

Dalam beberapa kasus, dasar gugatan terkait “product liability” diambil oleh ahli waris dari hasil-hasil investigasi badan investigasi kecelakaan pesawat udara, yang memuat keterangan teknis penyebab kecelakaan. Merujuk Annex 13 Chicago Convention 1944 menegaskan bahwa laporan hasil investigasi wajib disampaikan kepada Negara tempat pesawat udara: didaftarkan (state of registry), dioperasikan (state of operator), dirancang (state of design), diproduksi (state of manufacture), dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organisation/ ICAO), untuk kecelakaan pesawat udara dengan bobot di atas 2.250kg. Sedangkan informasi-informasi dari hasil investigasi yang bersifat rahasia (non-disclosure of records) tidak boleh di-diseminasi ke publik. Larangan sebagaimana dimaksud dalam Annex 13 Chicago Convention 1944 diadopsi oleh UU 1 Thn 2009. Informasi rahasia tersebut, antara lain:

1. pernyataan dari orang-orang yang diperoleh dalam proses investigasi;
2. rekaman atau transkrip komunikasi antara orang-orang yang terlibat di dalam pengoperasian pesawat udara;
3. pendapat yang disampaikan dalam analisis informasi termasuk rekaman informasi penerbangan (flight data recorder).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perjanjian Pengangkutan Udara

Tiket pesawat udara berbeda dengan tiket sarana angkutan lainnya. Tiket pada sarana angkutan darat, kereta api atau kapal laut hanya sebagai dokumen untuk naik bis, kereta api atau kapal laut. Sedangkan tiket pesawat udara merupakan salah alat bukti adanya perjanjian pengangkutan udara, dan dengan adanya tiket penumpang juga akan mempermudah untuk menget apakah penerbangan yang dilakukan oleh penumpang tersebut merupakan penerbangan domestik atau penerbangan internasional (Raidhy Arafah dan Amelia, 2019).

Pemegang tiket pesawat udara akan mendapat status sebagai penumpang apabila telah melaporkan diri kepada petugas pelaporan penerbangan (check-in counter staff) dan kepadanya telah diberikan pas naik pesawat udara (boarding pass), dan kepadanya diberikan hak-hak pada fase sebelum penerbangan (pre-flight), saat penerbangan (in-flight) dan sesudah penerbangan (post-flight) sesuai jenis pelayanan yang diberikan oleh perusahaan angkutan udara dan kelas pelayanan yang dibeli oleh penumpang (Peraturan Menteri Perhubungan, 2015, No.89).

Setelah pemegang tiket berstatus sebagai penumpang, maka berlaku ketentuan UU 1 Thn 2009 sebagai dasar hubungan hukum antara perusahaan angkutan udara dan penumpang dalam kaitannya dengan tanggung jawab. Batas tanggung jawab pengangkut wajib memberikan kompensasi dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu (boarding gate) di bandar udara keberangkatan sampai dengan penumpang masuk ke terminal kedatangan di bandar udara tujuan. Tanggung jawab ini wajib diasuransikan dengan besaran nilai sekurang-kurangnya sama dengan jumlah kompensasi yang ditetapkan oleh peraturan penerbangan sipil terkait tanggung jawab pengangkut (Undang-Undang, 2009, No. 1).

Kompensasi yang dibayarkan oleh perusahaan angkutan udara wajib diasuransikan (Undang-Undang, 2009, No. 1). Kewajiban ini merupakan konsekuensi dari status hukum tiket pesawat udara sebagai alat bukti adanya perjanjian pengangkutan udara jika terjadi perselisihan antara penumpang dan perusahaan angkutan udara niaga, baik dalam hal pelayanan maupun hak-hak penumpang. (Undang-Undang, 2009, No.1). Sedangkan

hubungan hukum antara perusahaan angkutan udara dan konsumen jasa angkutan udara, selain tanggung jawab perusahaan angkutan udara, dimulai sejak seseorang membeli jasa angkutan udara yang dibuktikan dengan diperolehnya tiket atau e-tiket. (KUH Perdata, Pasal 1338 ayat 1). Contoh dalam kasus ini adalah apabila pemegang tiket tidak melaporkan diri kepada petugas pendaftaran (check-in counte staff) sampai batas waktu loket pendaftaran (check-in counter) ditutup 30 (tiga puluh menit) sebelum penerbangan atau “no show”, terhadapnya akan dikenakan biaya administrasi saat pengembalian biaya (refund) di kantor perusahaan angkutan udara.

Sebagai suatu alat bukti perjanjian pengangkutan udara, tiket paling sedikit memuat keterangan (Undang-Undang, 2009, No. 1)

1. Nomor, tempat dan tanggal penerbitan;
2. Nama penumpang dan nama pengangkut;
3. Tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
4. Nomor penerbangan;
5. Tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; dan
6. Pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

Pasal 151 ayat (4) UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa apabila tiket tidak diisi dengan keterangan-keterangan yang diwajibkan dan pernyataan tunduk kepada UU 1 Thn 2009, maka perusahaan angkutan udara niaga tidak dapat membatasi tanggung jawabnya (unlimited liability).

Pengertian tanggung jawab tidak terbatas (unlimited liability) adalah apabila penumpang tidak meninggal, maka besaran kompensasi dihitung berdasarkan semua penghasilan yang diharapkan diterima yang diukur berdasarkan batas usia hidup rata-rata bangsa Indonesia yaitu 65 tahun (Martono dan Pramono, 2013). Apabila penumpang meninggal dunia, maka ahli waris selain mendapatkan besaran kompensasi sesuai UU 1 Thn 2009 juncto Permenhub 77 thn 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut, juga dapat mengajukan tuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan (Martono dan Pramono, 2013). Selain itu, apabila perusahaan angkutan udara mengangkut orang tanpa tiket atau identitas penumpang berbeda dengan identitas tiket, apabila terjadi kecelakaan dan penumpang tersebut meninggal dunia, maka perusahaan angkutan udara dapat dituntut dengan nilai kompensasi yang tidak terbatas (unlimited liability) oleh ahli waris (Riady Arafah dan Amelia, 2019).

Dalam perkembangan teknologi dewasa ini, tiket sudah tidak lagi berbentuk lembaran kertas, tetapi dalam bentuk elektronik. Bentuk yang sama juga berlaku untuk pas masuk pesawat udara (boarding pass).

Keterangan-keterangan dalam e-tiket lebih banyak menjelaskan tentang persyaratan bepergian. Sedangkan keterangan “pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini” dimuat dalam sistem data yang apabila calon penumpang berkeinginan untuk membaca disiapkan suatu “hyperlink”, seperti e-tiket milik PT. Garuda Indonesia (<https://www.garuda-indonesia.com>.) dan PT. Citilink (<https://www.citilink.co.id>). Hal berbeda keterangan “penundukan diri terhadap hukum” di e-tiket milik PT. Sriwijaya Air yang tidak menyebutkan secara jelas bahawa perjanjian pengangkutan tunduk kepada UU 1 Thn 2009 juncto Permenhub 77 thn 2011.

Tidak semua keterangan yang diwajibkan oleh undang-undang diatas dimuat dalam e-tiket. Misalnya, E-tiket milik PT. Lion Mentari Airlines dan PT. Batik Air yang keterangan penundukan diri tidak terhadap UU 1 Thn 2009 tentang juncto Permenhub 77 thn 2011, tetapi “Penumpang/Pemegang tiket ini tunduk kepada Syarat & Ketentuan Penerbangan yang ditetapkan oleh Perusahaan angkutan udara niaga/Pengangkut (Passengers agree with Terms and Conditions of Carriage outlined by Carrier)”. Namun demikian, jika melihat laman website kedua airlines tersebut, perjanjian pengangkutan udara tunduk kepada Ordonansi

nomor 100 tahun 1929 (Staadblad 100 Tahun 1929) yang sudah tidak berlaku lagi untuk penerbangan dalam negeri di Wilayah Indonesia (<https://www.lionair.co.id> dan PT. Batik Air <https://www.batikair.co.id>). Berbeda lagi dengan PT. Indonesia AirAsia untuk penerbangan dalam negeri di wilayah Indonesia, e-ticket merujuk pada e-ticket yang berlaku untuk AirAsia Malaysia, tanpa ada keterangan penundukan diri yang jelas (<https://www.airasia.com> “Term and Conditions of Carriage for QZ Flights”).

Perjanjian pengangkutan (conditions of carriage/contract)” pada beberapa perusahaan angkutan udara niaga juga terkesan sebagai bagian terpisah dari e-ticket. Secara normatif, hal ini tidak sesuai dengan UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan. Namun demikian, Abdurasyid (2006) berpendapat bahwa penggunaan hyperlink dapat dinilai sebagai suatu dokumen tunggal. Hanya saja, hyperlink menyebabkan kesukaran tersembunyi (pitfall), dimana penjamin yang memberikan hyperlink eksternal (yaitu website yang dikelola dalam rangka investasi) yang boleh jadi tidak memiliki kaitan bisnis dengan perusahaan angkutan udara niaga tersebut, dapat dikenakan tanggung jawab hukum atas isi website yang berada diluar pengendaliannya. Selain itu, suatu hyperlink yang dipergunakan sebagai penunjuk lokasi teks dalam suatu dokumen belum merupakan penyelesaian dari perpefektif hukum.

Ketiadaan keterangan tentang penundukan diri kepada UU 1 Thn 2009 dalam tiket atau e-ticket atau laman website terkait tiket sebagai perjanjian pengangkutan udara atau ketidakjelasan rujukan penundukan hukum atas perjanjian pengangkutan udara, akan menimbulkan permasalahan hukum apabila terjadi kecelakaan pesawat udara. Hal ini dikarenakan UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan adalah hukum publik yang memiliki sifat memaksa (Martono dan Pramono, 2013). Selain itu, Keterangan yang wajib dicantumkan dalam tiket penumpang pesawat udara erat kaitannya dengan jumlah kompensasi yang dibayarkan oleh pihak asuransi selaku penanggung. Oleh karenanya, perusahaan angkutan udara niaga wajib mengisi keterangan-keterangan yang ditetapkan oleh peraturan yang berlaku (Margo, 1996).

Jika merujuk kepada KHU Perdata Pasal 1337 terkait syarat sahnya suatu perjanjian, sahnya suatu perjanjian adalah apabila memenuhi syarat “sebab yang halal”. Pengertian “sebab yang halal” adalah suatu sebab terlarang jika dilarang oleh undang-undang, bertentangan dengan kesusilaan atau ketertiban umum (Oktavira, 2022). Dengan demikian, apabila perjanjian pengangkutan (condition of carriage/contract) yang memuat keterangan tunduk kepada UU 1 Thn 2009 tidak ditulis dalam e-ticket atau laman website dianggap batal demi hukum karena Pasal 151 ayat (2) huruf f) dapat ditafsirkan bahwa perusahaan angkutan udara niaga dilarang untuk tidak mencantumkan pernyataan penundukan diri kepada UU 1 Thn 2009, dan apabila larangan tersebut dilanggar akan menimbulkan akibat hukum yaitu perusahaan angkutan udara niaga akan dituntut tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

Tanggung jawab hukum pihak-pihak terkait dalam kejadian kecelakaan penerbangan

UU 1 Thn 2009 belum mengatur tanggung jawab produsen pesawat udara (*product liability*) dalam rangka perlindungan konsumen (Kantaatmadja, 1994). Bahkan, hukum di Indonesia tidak mengatur khusus tentang tanggung jawab produsen pesawat terbang atas cedera atau kematian penumpang. Tindakan hukum atas tanggung jawab produsen pesawat terbang, perusahaan angkutan udara niaga, atau pihak lain yang dianggap menyebabkan kematian dapat dilakukan di pengadilan sipil berdasarkan ketentuan umum "tindakan melawan hukum" dari KUHP, yang menyediakan dasar yang serupa untuk tindak pidana umum lainnya (Butt and Lindsay, 2020).

Dalam kasus kecelakaan pesawat udara milik PT. Lion Air dan PT. Sriwijaya, penuntutan tambahan kompensasi oleh ahli waris tidak ditujukan kepada perusahaan angkutan udara niaga, tetapi kepada pihak pabrik pembuat pesawat udara yang dasar hukum awal penuntutannya berdasarkan hasil-hasil investigasi yang didiseminasi oleh Komite

Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT). Hasil dari tuntutan tersebut, untuk kasus kecelakaan PT. Lion Air dengan nomor penerbangan JT-610 dengan rute penerbangan Jakarta menuju Pangkal Pinang pada tahun 2018 (Sazpah et.all, 2020), gugatan kepada Boeing tidak dilanjutkan oleh ahli waris setelah mendapat kompensasi dari Boeing sebesar US\$ 145 ribu atau setara Rp 2,1 miliar (Prasongko, 2019). Sedangkan untuk kasus kecelakaan pesawat udara milik PT. Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-182 dalam penerbangan dari Jakarta menuju Pontianak Tahun 2021, beberapa ahli waris memasukkan gugatan ke Pengadilan Amerika Serikat untuk menuntut Boeing, belum menghasilkan kompensasi tambahan apapun.(Kiwi, 2022). Ahli waris yang mengajukan gugatan tersebut merupakan ahli waris yang tidak mau menandatangani perjanjian *release and discharge*.

Persyaratan penandatanganan *release and discharge* bagi Penerima Ganti Kerugian Akibat Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam suatu kecelakaan pesawat udara yang menyebabkan penumpang meninggal dunia, maka yang berhak menerima kompensasi adalah ahli warisnya (Undang-Undang, 2009, No.1). Berdasarkan hukum positif perdata penerbangan yang berlaku di Indonesia, untuk menuntut kompensasi kepada perusahaan angkutan udara niaga atas suatu kecelakaan pesawat udara, persyaratan yang wajib dipenuhi dan dilengkapi diserahkan kepada masing-masing perusahaan asuransi.

Berdasarkan penelusuran Peneliti, persyaratan penuntutan asuransi secara umum hanya berupa dokumen-dokumen alat bukti diri sebagai ahli waris, dokumen yang dimiliki oleh korban dan dokumen-dokumen pendukung untuk dibayarkannya kompensasi, dan tidak ada persyaratan bagi pemegang polis, tertanggung atau peserta untuk menandatangani *release and discharge* (PT. Jasa Raharja (persero), PT. Aswaja, dan PT. Asuransi Allianz Life Indonesi, 2023).

Dalam kasus kecelakaan PT. Mandala Airlines tahun 2005, PT. Lion Mentari Airlines tahun 2018 dan PT. Sriwijaya Air tahun 2021, ahli waris dipersyaratkan untuk menandatangani suatu perjanjian *release and discharge* agar kompensasinya dapat dibayarkan. Peneliti hanya menemukan *release and discharge* yang dibuat oleh PT. Lion Mentari Airlines. Dalam *release and discharge* tersebut terdapat 10 (sepuluh) klausula, dan secara garis besar dari maksud dan tujuan *release and discharge* tersebut adalah menghilangkan hak ahli waris atau dengan bahasa yang lain ahli waris melepaskan hak untuk menuntut kepada siapa pun, dalam bentuk apapun, dalam lingkup hukum apapun, di wilayah hukum negara manapun, yang terlibat dalam kecelakaan pesawat udara tersebut. (Maarif, 2018). Selain itu, terdapat fakta lain dari kasus kecelakaan PT. Lion Air dengan nomor penerbangan JT-610 dengan rute penerbangan Jakarta – Pangkal Pinang yaitu terdapat korban penumpang yang tiketnya tidak sesuai dengan identitas diri penumpang dan tidak terdaftar dimanifes yaitu tiket atas nama Krisma Wijaya tetapi penumpang yang menjadi korban atas nama Arif Yustian (Prajogo dan Martono, 2019). Berdasarkan Pasal 151 UU 1 Thn 2009 PT. Lion Air dapat dituntut tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) (Riadhy Arafah dan Nursani, 2019)

Konsekuensi hukum bagi ahli waris dengan menandatangani *release and discharge* adalah hilangnya hak untuk mendapatkan kompensasi tambahan apabila ahli waris dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh faktor kesengajaan (*wilful misconduct*) atau kelalaian (*negligence*). (Undang-Undang, 2009, No.1), dan dalam rangka perlindungan konsumen, hak untuk menuntut perusahaan pembuat pesawat udara akibat cacat produk (*product defects*) atau pihak-pihak lain yang terkait dalam kecelakaan pesawat udara

Istilah *release and discharge* (R & D) sebenarnya tidak dikenal dalam pranata hukum Indonesia. Menurut Jusuf L. Indradewa, (Andani, 2018), di Indonesia yang dikenal dan biasa digunakan adalah pemberian *acquint et decharge* (A & D) dalam rangka pelepasan dan pembebasan tanggung jawab direksi dan dewan komisaris perseroan terbatas yang selalu

diikuti penegasan, bila kemudian ternyata telah terjadi tindak pidana selama masa jabatannya, maka akan dilakukan penuntutan sesuai dengan ketentuan undang-undang hukum pidana.

Bahkan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) melarang pencantuman larangan peniadaan upaya hukum bagi pemegang polis sehingga pemegang polis, tertanggung atau peserta harus menerima penolakan pembayaran klaim dan /atau pembatasan upaya hukum jika terjadi perselisihan mengenai ketentuan Polis asuransi (Peraturan, 2015, No. 23/POJK.05). Berdasarkan Peraturan ini dapat dianggap bahwa pembayaran kompensasi dengan persyaratan harus menandatangani release and discharge oleh ahli waris merupakan suatu pelanggaran. Demikian pula beberapa penulis menyatakan bahwa kewajiban untuk menandatangani release and discharge telah melanggar UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan, UU 8 Thn 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Maarif, 2020) (Wafiqah dan Rosmawati, 2021) (Nugraha, 2022).

KESIMPULAN

Berdasarkan kajian-kajian yang dilakukan beserta bukti-bukti dokumen yang ditelaah dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Perusahaan angkutan udara tidak serta merta dapat menerapkan prinsip presumption of liability dan limited liability untuk tanggung jawabnya karena ahli waris penumpang dapat menuntut tambahan kompesasi tak terbatas (*unlimited liability*), apabila terdapat indikasi dan terbukti adanya unsur kesengajaan (*wilful misconduct*) dan kelalaian (*negligence*), dan dapat menuntut kompensasi tambahan dari pabrik pembuat pesawat (*product liability*) apabila kecelakaan akibat dari cacat produk (*product defects*).
2. Apabila perjanjian *release and discharge* merupakan dokumen “*full and final*” yang dikenal dalam pembayaran klaim asuransi, dalam klausula release and discharge tidak perlu ada pernyataan yang meminta ahli waris melepaskan haknya untuk menuntut perusahaan angkutan udara niaga dan pihak-pihak yang terkait pengoperasian pesawat udara. Pencantuman klausula ini telah melanggar Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, UU 1 Thn 2009 tentang Penerbangan, UU 8 Thn 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 23 /POJK.05/2015 tentang Produk Asuransi dan Pemasaran Produk Asuransi.
3. Adanya Release and discharge dapat dianggap sebagai upaya perusahaan angkutan udara membebaskan diri dari tuntutan tidak terbatas (*unlimited liability*) karena kelalaian administratif dan/atau operasional pengoperasian pesawat udara, dan melindungi pabrik pembuat pesawat udara dari tanggung jawab (*product liability*) atas cacat produk (*product defect*);
4. Berdasarkan pendapat Zhang Chaohan (2023), tanggung jawab terhadap cacat produk (*product defects*) merupakan tanggung jawab internasional, sehingga ahli waris dari korban kecelakaan pesawat udara dapat menuntut di wilayah yurisdiksi tempat pabrik pembuat pesawat udara melakukan usahanya.

REFERENSI

- Konvensi Chicago 1944 – Internation Aviation Civil-
Konvensi Montreal 1999 – For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.
Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang;
Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1337:”Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesus baik atau ketertiban umum”.

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1338 ayat (1):”Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tanggung Jawab Pengangkutan Udara;
- Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 23 /POJK.05/2015 tentang Produk Asuransi dan Pemasaran Produk Asuransi.
- Keputusan, (2010), Mahkamah Agung RI Nomor 186/PDT.G/2009/PN.JKT.PST;
- ICAO Safety Report, (2020), A Coordinated, Risk-based Approach to Improving Global Aviation Safety, (pp.5);
- Abdurrasyd, Priatna (2008), Beberapa Bentuk Hukum sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020, (pp. 100-102), Fikahati Aneska;
- Adetola Adegbayi (2016), Aviation Liability Insurance-A Lyaman’s Essay and a Case for the Nigerian Liability Insurance Pool (NLIP), Article, retrieved from <https://www.linkedin.com>;
- Abimanyu Faiz Prajogo dan K. Martono, (2019), (pp.1-19), Jurnal Hukum Adigama, Vo.2, No.2, Fakultas Hukum, Universitas Tarumanegara, retrieve from <https://journal.untar.ac.id>;
- Airbus (2022), Distribution of Accident by Accidents Category: Definition of Accident Categories, retrieved from <https://accidentstats.airbus.com>;
- Arafah, Adhy Riadhy dan Sarah Amelia Nursani (2019), Pengantar Hukum Penerbangan Privat, (pp.27-37),Prenadamedia Group, Cet. Pertama;
- Bekker, P. H., & Hughes, D. (2014). Air Law and Policy. London: Routledge.
- Bernadetha Aurelia, (2022), Ini Syarat Sahnya Perjanjian dan Akibatnya jika tidak dipenuhi, Artikel, retrieved from <https://www.hukumonline.com>;
- Dias Prasongko (2019), Kompensasi 2,1 M untuk Ahli Waris Korban Lion Air Cair, Artikel, retrieved from <https://bisnis.tempo.co>;
- Devi Andani, (2018), Release and Discharge Sebagai Bentuk Tanggung Jawab Pribadi Pemegang Saham Utang BLBI, (pp. 1-24), Lex-Renaissance Journal, No. 1, Vol. 3. retrieve from <https://journal.uii.ac.id>;
- Erick Burgueno Salas, (2022), Leading primary contributing factors to aircraft accidents worldwide between 2016 and 2020, by percentage contribution, retrieved from <https://www.statistica.com>;
- Goonetilleke, R. S. (2006). Airline liability for passenger injury or death: The Warsaw system and its competition. (pp.283-327);Journal of Air Law and Commerce, 71(2),
- Hyperlink PT. Garuda Indonesia, retrieved from <https://www.garuda-indonesia.com>;
- Hyperlink PT. Citilink, retrieved from <https://www.citilink.co.id>;
- Jacob P. and B.F. Kiker, (1986), Accident Compensation for Airlines Passenger: An Economic Analysis of Liability Rules Under Warsaw Convention, Journal of Air Law and Commerce, (pp.589), Vol. 51, Issue 3, Article 3, retrieved from <https://scholar.smu.edu>;
- Kantaatmadja, Mieke Komar, (1984), Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa, (pp. 39), Remadja Karya CV. Cet. Pertama;
- Khoury, Ghalib Helal, (1980), The Liability of Aircraft Manufacturers a Study of Present System and Proposal of New Approach, (pp.3), Thesis, McGill University, Montrel, Canada;
- Kiwi, Artikel, (2022) - retrieved from <https://www.suarapemredkalbar.com/read/ponticity>;

- Legnaro, A. (2007). Presumption of liability in the Warsaw and Montreal Conventions. In 7th World Congress on Aviation and Space Medicine Proceedings (pp. 5-8). Amsterdam: IOS Press.
- Loeweintheil, Hannah, (2013), 7 Reasons Flying is Still the Safest Way to Travel, Article, July 8th 2013, retrived from <https://mic.com>;
- Luft, A. (2013). Liability in international air transport: The Warsaw and Montreal systems. In G. Rothwell & D. J. W. Bates (Eds.), *Air Law and Policy* (pp. 311-325). Farnham, Surrey: Ashgate Publishing.
- Martono, K., (2009), *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009, Bagian Pertama*, CV. Mandar Maju;
- Martono, K., dan Agus Pramono, (2013), *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, (pp. 43-215), PT. RadjaGrafindo Persada, 2013;
- Mia Hadiati, Gunawan Djajaputra and K. Martono, (2017), *Laws and Regulations of Civil Aviation Insurance Applicable in Indonesia*, (pp-26-35), *International Journal of Business and Management Invention*, Volume 6 Issue 2, retrived from www.ijbmi.org;
- Nida Wafiqah dan Rosmawati, (2021) *Release and Discharge Agreement in the Compensation Settlement by Airlines Company (a National and International Law Perspective)*, (pp.116-124), *Student Journal of International Law Vol. 1, No. 2, Faculty of Law, Syiah Kuala University, Indonesia*, Retrived from <https://jim.usk.ac.id/SJIL/article/view/19277>;
- Paul Stephen Dempsey, (2010), *Independence of Aviation Safety Investigation Authorities: Keeping the Foxes from the Henhouse* (pp.223), *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 75, No. 2, retrived from <https://papers.ssrn.com>;
- Pramuditya Syaiful Maarif, (2018), *Implementasi Penerapan Pemberian Ganti Kerugian Korban Kecelakaan Pesawat (Studi Kasus Lion Air JT-610 PK-LPQ)*, (pp. 56-57), Skripsi, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, retrived from <https://journal.uinjkt.ac.id>.
- PT. Asuransi ASWATA, (2023), retrived from <https://www.aswata.co.id>.
- PT Jasa Raharja (Persero), (2023) retrived from <https://www.jasaraharja.co.id>;
- PT. Asuransi Allianz Life Indonesia, (2023) retrived from <https://www.allianz.co.id>;
- Ridha Aditya Nugraha, (2022), *Compensation for Victims of Air Transportation Accident under Indonesian Legal Regime: A Review Towards Sriwijaya Air SJ-182 Accident*, (pp. 17-27), *Jurnal*, retrived from <https://www.law.tu.ac.th/wp-content/uploads/2022/03/4>;
- Rod D. Margo, (1996), *Aspects of Insurance in Aviation Finance*, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol.62 Issue 2 Article 4, retrived <https://scholar.smu.edu/jalc/vol62/iss2>;
- Ruwantissa Abeyratne, (2017), *Megatrends and Air Transport: Legal, Ethical and Economic Issues*, (pp.15), Springer International Publishing AG.
- Simon A. Butt and Tim Lindsay, (2020), *Liability for the Death for Aircraft Passenger in Indonesia*, *Journal of Air Law and Commerce*, (pp. 573-607), Vol. 85, Issue 4 Article 2; retrived from <https://scholar.smu.edu>.
- Verschoor, Diederick, (1988), *An Introduction to Air Law*, (pp.56), Kluwer Law and Taxation Publishers, 3Rd Edition;
- Wahana Sazpah, Fence Wantu dan Nur Mohamad Kasim, (2020), *Tanggung Jawab Corporasi Boeing Company Atas Kecelakaan Pesawat di Indonesia*, (pp. 76-82), *Gorontalo Law Review*, Vol. 3., No.1, Retrived from <https://www.researchgate.net>;
- Website PT. Lion Mentari Airlines, (2023), retrived from <https://www.lionair.co.id>
- Website PT. Batik Air, (2023) retrived from <https://www.batikair.co.id>
- Website PT. Indonesia AirAsia, (2023), "Term and Conditions of Carraige for QZ Flights, retrived from <https://www.airasia.com>;

Zaryab Khan, Roha Siddique, Maryam farrukh, Link between human factors and aviation accident and incidents, Global Scientific Journal, Vo. 10, Issue 6, Juni, 2022, Hal. 670 retrived from <https://www.globalscientificjournal.com>.

Zhang Chaohan and Zhang Luping, (2017) Development in Aviation Product Liability and its Implication to China, (pp. 1-12), Article, retrived from <https://papers.ssm.com>;