

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh keadaan geografis Indonesia¹ yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.²

Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu, pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.³

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber

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

² *Ibid*, Hlm. 8.

³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, 2006, Hlm. 2.

daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Karenanya sistem transportasi perlu diperhatikan secara serius agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa. Bagi masyarakat transportasi memiliki manfaat yang sangat besar, yaitu sangat berperan dalam mendukung segala bentuk aktifitas sehari, atau dapat dikatakan transportasi memiliki banyak dimensi dan urgensi. Pentingnya peran dan fungsi transportasi tersebut sebab terkait dengan mobilitas masyarakat dengan berbagai bentuk kepentingan dan keperluan hidup, misalnya kepentingan bisnis, pendidikan, pariwisata, kegiatan pemerintahan dan lain-lain. Salah satu bentuk transportasi adalah transportasi udara, jenis moda transportasi ini dewasa ini sedang mengalami perkembangan pesat. Transportasi melalui udara merupakan alat transportasi yang mutakhir dan tercepat dengan jangkauan yang luas, yang tidak terlepas dengan kemajuan teknologi.⁴

Secanggih apapun teknologi tersebut tidak akan dapat menghilangkan resiko kecelakaan pesawat terbang baik yang bersifat kecil.⁵ Hal tersebut dapat dipahami karena fakta menunjukkan bahwa factor penyebab kecelakaan tersebut antara 60% - 80% berasal dari kesalahan manusia (*human error*).⁶

Ada beberapa kelebihan transportasi melalui udara, yaitu antara lain:⁷

1. Faktor kecepatan (*speed*), hal ini karena pada transportasi udara menggunakan pesawat terbang yang memiliki kecepatan;

⁴Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, Hlm. 75.

⁵Berend J.H. Crams, "The Special Contract: An Instrument to Strict Liability Limit?", *Air Law Journal*, Volume XIV Number 4/5 1989, Hlm. 160.

⁶ I. H. Ph. Dieriks Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan Hukum Udara dan Hukum Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, Hlm. 118.

⁷ Rustian Kamaludin, *Op.Cit*

2. Keuntungan kedua dari angkutan udara adalah bahwa jasanya dapat diberikan untuk daerah-daerah yang tidak ada permukaan jalannya seperti daerah-daerah pegunungan, berjurang-jurang;
3. Untuk angkutan yang jaraknya jauh maka lebih menguntungkan dengan angkutan udara;
4. Adanya keteraturan jadwal dan frekuensi penerbangan.

Di Indonesia, saat ini lebih dari 10 perusahaan penerbangan domestik beroperasi dan mungkin akan bertambah lagi di masa mendatang karena tidak ada pembatasan berapa perusahaan yang boleh beroperasi. Pasca otonomi daerah, ada juga perusahaan-perusahaan penerbangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah. Perkembangan ini memiliki sisi positif dan negatif. Peningkatan jumlah maskapai penerbangan ikut menciptakan iklim kompetitif yang berujung pada tarif murah. Di sisi lain, dengan tarif murah, kualitas pemeliharaan menurun, akibatnya rawan terhadap keselamatan penumpang. Terlebih lagi apabila pendapatan dan bonus awak pesawat dan karyawan ikut dipangkas. Hal ini tentu berdampak pada kinerja dan rasa tanggung jawab terhadap tugas.⁸

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.⁹

⁸ Bernard Sipahutar, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang (Harmonisasi Hukum Nasional dengan Hukum Internasional)*, Jurnal Percikan, Vol. 91, Edisi Agustus, 2008, Hlm. 89.

⁹ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang menurut Hukum Udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 25, No. 1, Jakarta, 2006, Hlm. 5-6.

Menjamurnya maskapai penerbangan dalam kurun waktu 10 tahun terakhir di satu sisi memberikan implikasi positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu banyak pilihan atas operator penerbangan dengan berbagai ragam pelayanannya. Di samping itu, banyaknya maskapai penerbangan telah menciptakan iklim yang kompetitif antara satu maskapai penerbangan dengan maskapai penerbangan lainnya yang pada ujungnya melahirkan tiket murah yang diburu masyarakat secara antusias. Namun, kompetisi ini pada sisi lain juga menimbulkan kekhawatiran bahwa harga tiket murah akan berdampak pada kualitas layanan, khususnya layanan atas perawatan pesawat. Kekhawatiran tersebut muncul akibatnya sering terjadinya kecelakaan pesawat terbang.¹⁰

Kegiatan penerbangan, baik dengan mengoperasikan pesawat udara sipil maupun udara niaga dapat menimbulkan resiko yang tidak diinginkan. Berbagai resiko akibat kegiatan penerbangan dapat berupa gangguan *sonic boom*, tabrakan pesawat, kecelakaan pesawat yang semuanya dapat menimbulkan kerugian terhadap manusia dan benda di darat. Kecelakaan penerbangan bisa terjadi karena beberapa hal, antara lain akibat kesalahan manusia (*human error*), karena faktor cuaca, *overload*, maupun faktor tehnik kelaikan terbang yang berkaitan dengan kondisi pesawat¹¹

Setiap kecelakaan penerbangan selalu menimbulkan kerugian bagi penumpang yang tentu saja melahirkan permasalahan hukum, khususnya berkenaan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan atau pengangkut (*carrier*) terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai para pihak dalam perjanjian pengangkutan maupun sebagai konsumen, selain itu persoalan lain bagi konsumen adalah adanya keterlambatan pelaksanaan pengangkutan udara

¹⁰ Wagiman, *Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 25, No. 1, Jakarta, 2006, Hlm. 13.

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Masalah Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara terhadap Pihak Ketiga*, Jurnal Hukum Internasional UNPAD, Vol. 1, No. 3, Bandung, 2002, Hlm. 75.

yang terkadang melebihi batas toleransi. Tidak ada upaya hukum yang dapat dilakukan terhadap permasalahan tersebut.¹²

Secara historis, dasar hukum peraturan pengangkutan udara yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut udara mengacu pada perjanjian internasional ”Warsawa” 1929, *Konvensi Chicago 1944*, *The Hague Protocol 1955*, *Montreal Agreement 1966*, *Guatemala City Protocol 1971*, *Rome Convention 1952*, *Guadalajara Convention 1961*, dan *Montreal Protocol 1975*. Umumnya apabila timbul kewajiban dari salah satu pihak, peraturan yang digunakan adalah perjanjian Warsawa, baik untuk penerbangan internasional maupun bilateral, karena walaupun penerbangan tersebut hanya di dalam negeri, tetapi penumpangnya merupakan warga negara asing (WNA) atau perusahaan penerbangan milik negara lain.¹³

Pada awalnya tanggung jawab pengangkut udara bila terjadi kerugian yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 didasarkan pada tanggung jawab atas praduga bersalah (*presumption of liability*), tapi selanjutnya prinsip ini diubah menjadi prinsip tanggung jawab mutlak, yang diatur dalam Protokol Guatemala. Pasalnya, para korban (yang pada umumnya awam di dunia penerbangan) dinilai kesulitan membuktikan kesalahan maskapai bila terjadi kerugian. Belum lagi proses di pengadilan memakan waktu lama dengan biaya yang cukup besar, sementara para korban belum tentu memenangi perkara.

Dalam konteks Indonesia, tanggung jawab hukum pengangkut udara sebagaimana diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (OPU) adalah tanggung jawab atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*), dimana pengangkut udara dianggap bersalah sehingga pengangkut udara otomatis harus membayar kerugian yang diderita oleh

¹² Ridwan Khairandy, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol. 25, No. 1, Jakarta, 2006, Hlm. 20-21.

¹³ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, Hlm. 193.

penumpang tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum, kecuali pengangkut udara dapat membuktikan tidak bersalah (beban pembuktian terbalik).¹⁴

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Pasal 1365 mengatur prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), dimana bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian orang lain mewajibkan orang tersebut harus bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diderita. Menurut Pasal 1367 KUH Perdata, tanggung jawab hukum atas perbuatan melawan hukum tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga kesalahan pegawai, karyawan, agen, perwakilan yang bertindak untuk dan atas namanya, apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai tugas dan kewajibannya. Hal ini sesuai dengan doktrin yang berlaku di *Common Law System*.¹⁵

Prinsip tanggung jawab yang dianut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara sebagaimana diatur dalam Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Pasal 42-45 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*), artinya pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan dan tidak tergantung ada atau tidaknya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Kecuali, dalam hal kerugian yang disebabkan karena kelambatan dimana penumpang harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut. Pasal-pasal tersebut merupakan pengganti dari Pasal 24, 28, 29 dan 30 OPU. Perbedaannya dengan OPU, bahwa dalam OPU tanggung jawab pengangkut berdasarkan atas prinsip praduga (*presumption of liability*), yaitu pengangkut udara dianggap selalu bertanggung jawab kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian/kecelakaan tersebut bukan karena kesalahannya.

¹⁴ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, Hlm. 223.

¹⁵ *Ibid.*, Hlm. 221.

Jumlah kompensasi yang harus dibayarkan oleh pengangkut udara kepada para korban (penumpang) kecelakaan pesawat diatur dalam Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995. Ketentuan mengenai besar ganti rugi masih mengacu kepada Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 mengingat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan belum memiliki peraturan pelaksanaannya. Santunan untuk penumpang meninggal sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) per orang (ayat 1); untuk yang luka maksimum sebesar Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) per orang (ayat 2); untuk yang menderita cacat tetap maksimum Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah) per orang (ayat 3); dan untuk korban karena keterlambatan diberikan sebesar kerugian nyata sampai maksimum sebesar Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah) per calon penumpang. Jumlah Rp. 40.000.000,00 tersebut ditetapkan pada tahun 1995 yang pada saat itu kurs rupiah terhadap dollar Rp. 5.000,00 per US \$1.00 (merupakan konversi dari jumlah kompensasi yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa sekitar sebesar US \$8.000,00 per orang). Jumlah tersebut dapat dilampaui (*unlimited*) bila terbukti ada unsur kesengajaan atau kelalaian yang luar biasa (*intention or gross negligence*) di pihak pengangkut sehingga menyebabkan kecelakaan atau kerugian.¹⁶

Menurut ketentuan Pasal 150 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengangkut udara wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan, dan perjanjian pengangkutan tersebut dibuktikan dengan dokumen angkutan udara yang terdiri atas:

- a. Tiket penumpang pesawat udara;
- b. Pas masuk pesawat udara (*boarding pass*);
- c. Tanda pengenal bagasi (*baggage identification/claim tag*); dan
- d. Surat muatan udara (*airway bill*).

¹⁶ E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit.*, Hlm. 9.

Pengangkut udara harus memberikan kepada penumpang suatu tiket penumpang yang merupakan syarat yang harus dipenuhi dan ini membuktikan bahwa pemegang sudah membayar lunas biaya pengangkutan udara. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan udara sudah terjadi dan mengikat sejak tanggal yang tertera dalam tiket itu dan pengangkut udara wajib melaksanakan pengangkutannya. Tiket penumpang dan tanda pengenalan bagasi dapat disatukan dalam satu dokumen angkutan udara.

Suatu peristiwa yang menarik berkaitan dengan dengan masalah jumlah kompensasi ini adalah peristiwa kecelakaan pesawat udara milik perusahaan penerbangan Lion Air di Solo pada 30 Nopember 2004 yang lalu. Menurut pemberitaan di beberapa media masa (Kompas, Media Indonesia, Pikiran Rakyat 7 Desember 2004) pihak Lion Air akan memberikan kompensasi (santunan) kepada setiap korban yang meninggal sebesar Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah). Berita tersebut cukup mengejutkan karena jumlah tersebut 10 (sepuluh) kali lipat jumlah yang ditetapkan dalam Pasal 43 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 yang besarnya Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah). Pembayaran kompensasi tersebut, di satu sisi merupakan kabar baik bagi para pengguna jasa angkutan udara karena jumlah kompensasi yang dibayarkan pihak pengangkut udara cukup besar dibandingkan dengan jumlah yang ditentukan peraturan perundang-undangan. Hal ini berarti juga bahwa perusahaan penerbangan nasional kita secara ekonomis sudah lebih kuat dari keadaan sebelumnya dan sudah lebih menghargai jiwa manusia meski tentu tidak dapat menggantikan rasa kehilangan dan duka cita bagi keluarga yang ditinggalkan. Namun di pihak lain, kebijakan mengenai jumlah kompensasi tersebut bertentangan dengan jumlah yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Permasalahannya adalah sejauhmana suatu ketentuan peraturan perundang-undangan yang masih berlaku dapat dilanggar begitu saja secara sepihak tanpa terlebih dahulu diadakan perubahan, meskipun dirasakan menguntungkan bagi pihak korban. Sayangnya tidak ada

komentar apapun dari pihak yang berwenang dalam hal ini, apakah menyetujui atau tidak. Apabila pemerintah menyetujui atau membiarkan hal itu terjadi, akibatnya akan berbuntut panjang bila di kemudian hari terjadi lagi kecelakaan pesawat udara maka jumlah tersebut akan dijadikan pegangan bagi para korban untuk memperoleh kompensasi. Kecuali, bila pemberian kompensasi tersebut disertai klausula bahwa jumlah kompensasinya tetap Rp. 40.000.000,00 (empat puluh juta rupiah) sedang selebihnya merupakan sumbangan sukarela (*charity*) dari pihak pengangkut yang merupakan bagian dari kebijakan promosi.¹⁷

Tanggung jawab pengangkut udara tidak saja terhadap penumpang tapi juga terhadap pihak ketiga (*thirdparty liability*) di darat atau di permukaan laut (kapal, perahu nelayan, dan sebagainya) yang sebenarnya tidak ada hubungannya dengan kegiatan pengangkutan udara. Dalam penerbangan internasional hal ini diatur dalam Konvensi Roma 1933/1952 (*Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the surface*). Sementara itu, dalam penerbangan domestik diatur dalam Pasal 45 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 yang menyatakan: "Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan".¹⁸

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tersebut diatur bahwa kompensasi atau santunan untuk piha ketiga yang meninggal dunia sebesar Rp. 40.000.000,00 (ayat 2); untuk yang luka sebesar Rp. 40.000.000,00 (ayat 3); untuk yang menderita cacat tetap maksimum Rp. 50.000.000,00 (ayat 4); untuk harta benda sesuai dengan nilai kerugian nyata berdasar penilaian yang layak (ayat 5). Bagi cacat tetap

¹⁷ *Ibid.*, Hlm. 9-10.

¹⁸ *Ibid.*, Hlm. 10-11.

sebagaimana diatur dalam ayat (4) bahwa penilaian mengenai tingkat kecacatan dan besarnya santunan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.¹⁹

Prinsip tanggung jawab yang diterapkan adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*), jadi pengangkut udara atau operator pesawat udara wajib memberi kompensasi kepada pihak ketiga yang menderita kerugian secara otomatis tanpa harus membuktikan adanya unsur kesalahan di pihak pengangkut udara (tanpa melalui proses pengadilan). Yang diperlukan hanya menunjukkan bahwa kerugian tersebut benar disebabkan jatuhnya pesawat atau benda lain dari pesawat dan jumlah kerugian yang diderita, jadi tidak perlu ada proses pengadilan.²⁰

Apabila dilihat dari diberlakukannya prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara di Indonesia dewasa ini, hal ini sangat menggembirakan. Dengan demikian, bila terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita penumpang atau pihak ketiga di darat/laut pihak korban akan mendapat kompensasi secara otomatis, tanpa harus menempuh proses hukum yang berkepanjangan. Namun juga terdapat beberapa permasalahan yang harus dibenahi, antara lain perlu ada pengaturan secara tegas persoalan yang bersifat publik dan perdata, jumlah kompensasi, penegakan hukum yang tegas terhadap perusahaan penerbangan, dan lain sebagainya.

Berdasarkan uraian tersebut maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih mendalam tentang permasalahan tersebut dengan judul **“Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Dikaitkan dengan Hukum Asuransi”**.

1.2 Identifikasi dan Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian–uraian dalam latar belakang permasalahan di atas, maka penulis meletakkan permasalahan pokok dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut :

¹⁹ *Ibid.*, Hlm. 11.

²⁰ *Ibid.*, Hlm. 11.

1. Sejauhmana peranan asuransi dalam pengembangan pengangkutan udara nasional?
2. Sejauhmana asuransi penerbangan dapat menutup kerugian dalam bidang pengangkutan udara?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan mengkaji peranan asuransi dalam pengembangan pengangkutan udara nasional.
2. Untuk menganalisis dan mengkaji sejauhmana asuransi penerbangan dapat menutup kerugian dalam bidang pengangkutan udara.

1.4 Kegunaan Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat untuk memberikan kontribusi baik secara teoritis²¹, yaitu untuk pengembangan disiplin ilmu hukum, dan juga manfaat praktis, yaitu untuk diberikan kepada masyarakat sebagai sumbangan pemikiran dan pembelajaran dalam penerapan disiplin ilmu di masyarakat.

1. Manfaat Teoritis
 - a. Pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum perdata, terutama masalah hukum pengangkutan melalui angkutan udara.
 - b. Menambah referensi yang telah ada, khususnya berkaitan dengan pelaksanaan tanggung jawab pengangkut udara.
2. Manfaat Praktis
 - a. Dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam menyelesaikan permasalahan yang timbul dari kegiatan pengangkutan melalui angkutan udara.

²¹ Lili Rasjidi, *Kumpulan Tulisan Metode Penelitian Hukum*, Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2006.

- b. Menambah pengetahuan bagi masyarakat pada umumnya dan pengguna jasa angkutan udara pada khususnya.