

**GANTI KERUGIAN PIHAK BADAN USAHA
AKIBAT PENGOPERASIAN BANDAR UDARA
TERHADAP PENGGUNA JASA¹**

Oleh : **Marchella Bajak²**

Meiske T. Sondakh³

Jolanda M. Korua⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian yakni untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa akibat pengoperasian bandar udara dan bagaimanakah pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara apabila tidak melaksanakan tanggung jawab ganti kerugian kepada pengguna jasa yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa dan/atau pihak ketiga akibat pengoperasian bandar udara meliputi: kematian atau luka fisik orang, musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara. 2. Pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara yang tidak melaksanakan tanggung jawab ganti kerugian kepada pengguna jasa/dan atau pihak ketiga akibat pengoperasian bandar udara, berupa kematian atau luka fisik orang dipidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Apabila musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Kata kunci: ganti rugi; bandar udara;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam

rangka menjamin penyelenggaraan kebandarudaraan sebagai pusat kegiatan pelayanan angkutan udara dan unit bisnis yang efektif, efisien, dan mampu menggerakkan perekonomian wilayah, Undang-Undang ini mengatur persyaratan, prosedur, dan standar kebandarudaraan, tatanan kebandarudaraan nasional, penetapan lokasi, pengoperasian, fasilitas dan personel bandar udara, pengendalian daerah lingkungan kerja, dan kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara untuk kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kelestarian lingkungan. Dalam penyelenggaraan bandar udara diatur juga pemisahan yang tegas antara regulator dan operator bandar udara dengan dibentuknya Otoritas Bandar Udara, serta memberi peluang lebih luas terhadap peran serta swasta dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan bandar udara.⁵

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa akibat pengoperasian bandar udara ?
2. Bagaimanakah pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara apabila tidak melaksanakan tanggung jawab ganti kerugian kepada pengguna jasa ?

C. Metode Penelitian

Penelitian hukum normatif merupakan metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Ganti Kerugian Oleh Pihak Badan Usaha Bandar Udara Terhadap Pengguna Jasa Akibat Pengoperasian Bandar Udara

Beberapa waktu lalu di salah satu landas-pacu yang diusahakan oleh operator bandar udara terjadi kerusakan fasilitas lampu penerangan landas pacu bandar udara (runway light) sehingga sejumlah perusahaan penerbangan swasta nasional tidak dapat mendarat di bandar udara tersebut. Mereka terpaksa mengalihkan penerbangan ke bandar

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101203

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

udara lain atau sejumlah penerbangan terpaksa kembali ke bandar udara keberangkatan (Return To Base) yang dalam dunia penerbangan disingkat RTB Bahkan akibat kerusakan fasilitas runway light tersebut sejumlah penerbangan tertunda dan sejumlah penerbangan tidak dapat diberangkatkan karena kerusakan runway light dan bandar udara ditutup, sehingga seluruh penumpang terganggu dan terpaksa diangkut dan menginap di hotel atas biaya perusahaan penerbangan yang bersangkutan.⁶

Peristiwa Hukum RTB lainnya adalah pada tanggal 1 Februari 2017 dimana Pesawat Garuda Indonesia tujuan Jakarta-Yogyakarta tergelincir pada Rabu malam akibat dari peristiwa tersebut Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta masih belum bisa beroperasi dikarenakan Badan pesawat masih berada di sekitar landasan bandara, hal ini memaksa Dirjen Perhubungan Udara menerbitkan Notice to Airmen (NOTAM) untuk penutupan sementara bandar udara Adisutjipto NO B0740/17 dari pukul 20.06 sampai dengan 23.00.⁷ Akibat kejadian tersebut, beberapa penerbangan mengalami keterlambatan (delay), alih pendaratan (divert) dan kembali ke bandara asal (RTB), hal ini menyebabkan beberapa perusahaan penerbangan mengalami kerugian yang signifikan karena harus menanggung kerugian yang diterima oleh penumpang Perusahaan Penerbangan tersebut. Akibat Peristiwa ini PT. Angkasa Pura I mengalihkan semua penerbangan dan pendaratan ke Bandara Adi Soemarmo Solo.⁸

Peristiwa ini sangat merugikan perusahaan penerbangan karena perjanjian layanan di bandar udara yang telah disepakati antara badan usaha bandar udara dan perusahaan penerbangan tidak dijalankan sebagaimana mestinya. Sebenarnya, operator bandar udara telah beberapa kali mengalami kerusakan yang

dapat menimbulkan kerugian terhadap perusahaan penerbangan. Pada tanggal 28 september 1986 saat shadow operation sumber daya listrik di bandar udara Soekarno-Hatta meledak, sehingga semua penerbangan dari atau ke Soekarno-hatta terganggu.⁹

Satu diantara kasus kesalahan pengoperasian bandar udara lainnya adalah beberapa waktu lalu saat komputer bandar udara Soekarno-Hatta tidak dapat dioperasikan (unserviceable)(u/s) yang sempat menghebohkan dunia penerbangan juga menimbulkan banyak kerugian terhadap perusahaan penerbangan karena terjadi keterlambatan operasi penerbangan, mengganggu penjadwalan, tidak dapat mendarat di bandar udara yang bersangkutan terpaksa mengalihkan penerbangan ke bandar udara alternatif, pesawat udara tidak dapat tinggal landas sehingga penumpang terpaksa harus menginap di hotel, Peristiwa tersebut semuanya berujung pada kerugian diderita oleh perusahaan penerbangan, namun demikian belum ada perusahaan penerbangan yang mengajukan gugatan kepada operator bandar udara.¹⁰

RTB merupakan peristiwa hukum yang tidak dapat diketahui sebelumnya oleh perusahaan penerbangan yang bertanggung jawab terhadap penumpang untuk mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang karena tidak dapat mendarat di bandar udara karena kelalaian dari badan usaha bandar udara sebagai operator bandar udara. Akibat hukum dari RTB dalam pengangkutan udara antara lain :

- a. Kerugian materiil berupa uang atau hak-hak lainnya.
- b. Pertanggungjawaban Perusahaan penerbangan terhadap Penumpang
- c. Terganggunya rute penerbangan angkutan udara lainnya.¹¹

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur mengenai Tanggung Jawab Ganti Kerugian. Pasal 240 ayat:

- (1) Badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau

⁶Satria Sukananda. Tanggung Jawab Badan Usaha Bandar Udara Terhadap Perusahaan penerbangan Akibat Adanya Return To Base di Indonesia. *Justitia Jurnal Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya*. Volume 2 No.1 April 2018. ISSN Cetak: 2579-9983, E-ISSN: 2579-6380. Halaman. 18-44. hlm. 19-20.

⁷*Ibid.* hlm. 20.

⁸*Ibid.* hlm. 20 (Lihat *Metrotvnews*, (2017), Ratusan Penumpang Telantar di Bandara Adisucipto Tersedia Pada: <http://m.metrotvnews.com/jateng/peristiwa/RkjqnwVb-ratusan-penumpang-terlantar-di-bandara-adisucipto>, (Akses, 2 Februari 2017).

⁹*Ibid.* hlm. 20

¹⁰*Ibid.* hlm. 20-21 (Lihat H.K Martono & Agus Pramono, (2013), *Hukum Udara Perdata Nasional dan Internasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 301).

¹¹*Ibid.* hlm. 21-22.

- pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara.
- (2) Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. kematian atau luka fisik orang;
 - b. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau
 - c. dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara.
 - (3) Risiko atas tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan.
 - (4) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Penjelasan Pasal 240 ayat (1) Yang dimaksud dengan “pengguna jasa bandar udara” adalah setiap orang yang menikmati pelayanan jasa bandar udara dan/atau mempunyai ikatan kerja dengan bandar udara. Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah masyarakat sekitar bandar udara.

Pasal 241. Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di bandar udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya. Pasal 242. Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab atas kerugian serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Maka badan usaha bandar sebagai pengelola bandar udara yang mengoperasikan tempat pesawat udara lepaslandas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antromoda transportasi seharusnya memiliki standar fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan yang memadai.¹²

Pemerintah Indonesia perlu menerapkan secara sistematis penyelenggaraan kegiatan kebandarudaraan yang memadai dan menjamin keselamatan penyelenggaraan penerbangan sehingga tidak menimbulkan resiko kerugian.

perusahaan penerbangan juga perlu untuk mengetahui secara jelas bagaimana upaya hukum yang dapat Perusahaan tempuh jika badan usaha bandar udara tidak melaksanakan kewajibannya mengganti kerugian atas peristiwa (Return To Base) yang mengharuskan pesawat kembali ke bandar udara keberangkatan karena tidak dapat mendarat di bandar udara kedatangan karena kelalaian dari badan usaha bandar udara selaku (operator bandar udara).¹³

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

- a. Kesalahan;
- b. Praduga selalu bertanggung jawab (*presumption based on fault*);
- c. Praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*);
- d. Tanggung jawab mutlak (*strict liability*);
- e. Pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).¹⁴

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kelasalahan (*fault liability*) atau *liability based of fault* adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, khususnya Pasal 1365, 1366 dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pasal 1365 KUHPerdata yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:

- a. adanya perbuatan;
- b. adanya unsur kesalahan;
- c. adanya kerugian yang diderita;
- d. adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.¹⁵

Kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum” tidak hanya bertentangan dengan undang-undang, tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.¹⁶ Prinsip praduga selalu bertanggung jawab. Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Op.Cit.*, hlm. 92.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 93.

¹⁶ *Ibid.*

¹² *Ibid.* hlm. 22.

(*presumption of liability principle*) sampai saat ini ia dapat membuktikan ia tidak bersalah, jadi beban pembuktian ada pada si tergugat.¹⁷

Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab. Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip kedua. Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption nonliability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan. Contoh dalam penerapan prinsip ini adalah dalam hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi/bagasi tangan yang biasanya dibawa dan diawasi oleh si penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat diminta pertanggungjawaban.¹⁸

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolute (*absolute liability*), kendati demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi di atas. Ada pendapat yang mengatakan *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan, namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeure*. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya. Selain itu ada pandangan yang agak mirip yang mengaitkan perbedaan keduanya pada ada atau tidak adanya hubungan kausalitas antara subjek yang bertanggung jawab dan kesalahannya. Pada *strict liability*, hubungan itu harus ada, sementara pada *absolute liability*, hubungan itu tidak selalu ada. Maksudnya pada *absolute liability*, dapat saja si tergugat yang dimintai pertanggungjawaban itu bukan si pelaku langsung kesalahan tersebut (misalnya dalam kasus bencana alam).¹⁹ Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan. Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) sangat disenangi oleh pelaku usaha

untuk dicantumkan sebagai klausul eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya.²⁰

Kejahatan korporasi merupakan ancaman yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat meningkat kehadiran dari perusahaan meresap dalam berbagai kegiatan di masyarakat kita, dan dampak dari tindakan mereka pada kelompok yang lebih luas yang dipengaruhi oleh tindakan individu, potensi bahaya ekonomi dan fisik yang disebabkan oleh korporasi besar.²¹

Melihat fenomena inilah, muncul tuntutan akan pertanggungjawaban korporasi (*corporate liability*) di bidang hukum pidana. Kejahatan korporasi bukan tidak dikenal oleh ahli hukum Indonesia. Menurut Mardjono Reksodiputro, ada dua hal yang harus diperhatikan dalam menentukan tindak pidana korporasi, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan pengurus (atau orang lain) yang harus dikonstruksikan sebagai perbuatan korporasi dan kedua tentang kesalahan pada korporasi. Menurutnya hal yang pertama untuk dikonstruksikan perbuatan pengurus adalah juga perbuatan korporasi sehingga digunakanlah asas identifikasi. Dengan asas tersebut, perbuatan pengurus atau pegawai suatu korporasi, diidentifikasi (dipersamakan) dengan perbuatan korporasi untuk sendiri;
2. Selama ini, dalam ilmu hukum pidana gambaran tentang pelaku tindak pidana sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pembuat (*fysieke dader*) tetapi hal ini dapat diatasi dengan ajaran "pelaku fungsional" (*functionele dader*). Setelah kita dapat membuktikan bahwa perbuatan pengurus atau pegawai korporasi itu dalam lalu lintas masyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan, kesalahan (*dolus* atau *culpa*) mereka harus dianggap sebagai kesalahan korporasi.²²

Korporasi ialah kumpulan orang dan/atau kekayaan yang terorganisasi baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.²³ Badan hukum ialah suatu badan yang

¹⁷ *Ibid*, hlm. 94.

¹⁸ *Ibid*, hlm. 95-96.

¹⁹ *Ibid*, hlm. 96.

²⁰ *Ibid*, hlm. 97.

²¹ Muhammad Yamin, *Op.Cit.* hlm. 89-90.

²² *Ibid*, hlm. 90.

²³ Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Op.Cit.* hlm. 169.

ada karena hukum dan memang diperlukan keberadaannya sehingga disebut legal entity.²⁴ Badan hukum ialah badan atau perkumpulan yang dalam lalu lintas hukum diakui sebagai subjek hukum seperti perseroan, yayasan, lembaga dan sebagainya.²⁵

Korporasi juga termasuk badan hukum (*rechtspersoon*) yaitu dengan menunjuk pada adanya suatu badan yang diberi status sebagai subjek hukum, disamping subjek hukum yang berwujud manusia alamiah (*natuurlijk persoon*). Selanjutnya korporasi mulai memasuki lingkup hukum pidana sebagai subjek hukum sejak munculnya fenomena-fenomena kejahatan korporasi.²⁶

Korporasi sebagai subjek hukum tidak hanya menjalankan kegiatannya sesuai dengan prinsip ekonomi (mencari keuntungan yang sebesar-besarnya), tetapi juga mempunyai kewajiban untuk mematuhi peraturan hukum di bidang ekonomi yang digunakan pemerintah guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat dan keadilan sosial.²⁷

Seiring dengan berjalannya waktu, pesatnya pertumbuhan ekonomi dunia yang mengarah kepada era globalisasi telah memberikan peluang akan tumbuhnya perusahaan-perusahaan transnasional untuk memainkan peranannya. Peran korporasi tersebut sering dirasakan bahkan banyak mempengaruhi sektor-sektor kehidupan masyarakat. Dampak yang dirasakan tersebut dapat bersifat positif dan negatif, namun dampak yang bersifat negatif yang lebih sering terjadi dan dirasakan saat ini.²⁸

Korporasi banyak memberikan kontribusi bagi perkembangan suatu negara, terutama di bidang ekonomi, tetapi korporasi juga tidak jarang menciptakan dampak negatif dari aktivitas seperti pencemaran lingkungan, memanipulasi pajak, eksploitasi terhadap buruh dan penipuan. Oleh karenanya dampak tersebut yang telah menjadikan hukum sebagai pengatur dan pengayom masyarakat harus

memberikan perhatian dan pengaturan terhadap aktivitas korporasi tersebut.²⁹

Korporasi dewasa ini merupakan bentuk organisasi bisnis yang paling penting. Korporasi berkembang menjadi institusi tidak saja dalam dunia bisnis yang mencari keuntungan, melainkan juga sebagai bentuk organisasi publik dan swasta yang tujuannya semata-mata tidak hanya untuk mencapai keuntungan. Korporasi telah tumbuh menjadi konsep yang canggih dalam kerjasama dan pengumpulan modal. Berbeda dengan aktivitas ekonomi masyarakat primitif yang hanya dilakukan secara individual atau paling jauh antar kelompok keluarga, korporasi dihimpun dengan mengikutsertakan pihak ketiga bahkan melampaui batas-batas negara.³⁰

Hubungan hukum (*rechtsbetrekking, legal relations*) adalah suatu hubungan yang dilakukan antara dua subjek hukum atau lebih, hubungan yang menimbulkan dan kewajiban di antara satu sama lainnya. Hubungan hukum seperti ini mempunyai tiga unsur yang terpenting:³¹

- a. Pihak-pihak (manusia atau badan hukum) yang mempunyai hak dan kewajiban yang saling berhadapan;
- b. Objek yang menjadi dasar adanya hak dan kewajiban itu;
- c. Hubungan antara pemilik hak dan pengembann kewajiban atau hubungan terhadap objek yang bersangkutan.

Dari ketiga unsur tersebut, dapat diketahui bahwa dalam suatu hubungan hukum terdapat hubungan timbal balik, yakni: kekuasaan atau hak (*bevoegheid*) dan kewajiban (*plicht*).³² Hukum objektif ialah apa yang lazim disebut "hukum" dalam percakapan sehari-hari. Kata "hukum" dalam arti ini menunjukkan seluruh hukum (*corpus juris*) yang berlaku dalam suatu masyarakat. Kata-kata lain yang sering digunakan sebagai sinonim dengan istilah hukum objektif adalah tertib hukum atau hukum positif, sedangkan yang dimaksud hukum subjektif ialah hak yang diberikan oleh hukum objektif. Menurut Apeldoorn, hukum objektif adalah hukum yang berlaku umum

²⁴ *Ibid*, hlm. 30.

²⁵ Sudarsono, *Kamus Hukum, Op.Cit.* hlm. 41.

²⁶ Muhammad Yamin, *Op.Cit*, hlm. 89.

²⁷ Alvi Syahrin, *Beberapa Isu Hukum Lingkungan Kepadanaan*, Cetakan Revisi, PT. Sofmedia, Jakarta, 2009, hlm.59.

²⁸ Mahmud Mulyadi dan Feri Antoni Surbakti, *Op.Cit.* hlm. 2.

²⁹ *Ibid*, hlm. 17-18.

³⁰ *Ibid*, hlm. 21.

³¹ Said Sampara, *dkk, Buku Ajar Pengantar Ilmu Hukum*, cetakan II, Total Media, Yogyakarta, 2011, hlm. 141.

³² *Ibid*.

dengan tidak mengingat pada seseorang tertentu, sedangkan hukum subjektif adalah hukum yang dihubungkan dengan seseorang yang tertentu.³³

Antara kedua pengertian hukum tersebut di atas, walaupun dapat dibedakan, namun tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya. Oleh karena hukum objektif adalah peraturan hukumnya, sedangkan hukum subjektif adalah peraturan yang dihubungkan dengan seseorang tertentu dan dengan demikian menjadi hak berikut kewajibannya, karena itu Apeldoorn berpendapat bahwa hukum subjektif timbul apabila hukum objektif beraksi. Oleh karena hukum objektif yang beraksi, melakukan pekerjaan, maka pada suatu pihak ia memberikan hak-hak dan pada pihak lain ia meletakkan kewajiban.³⁴

Perusahaan angkutan udara bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang. Tanggung jawab yang di maksud perusahaan penerbangan wajib membayar ganti rugi atas yang di derita penumpang dan apabila wanperstasi, perusahaan penerbangan dapat di gugat di pengadilan. Bentuk tanggung gugat perusahaan penerbangan kepada penumpang termasuk ke dalam bentuk tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (liability based on fault) yang di dasarkan pada prinsip tanggung jawab mutlak (strict liability). Doktrin onrechtmatige daad sebagai landasan terbentuknya prinsip tanggung gugat mutlak yang tercantum pada pasal 1365 KUHPerdara yang menitikberatkan pada unsur kesalahan (fault). Jadi bisa dikatakan harus ada ketertiban peraturan perundangundangan yang dilanggar. Kenyataannya, tidak semua unsur kesalahan (fault) dapat dibuktikan bahkan sampai tidak dapat dibuktikan sehingga dikembangkan asas tanggung jawab mutlak (strict liability) untuk mengatasi keterbatasan fault based on liability tersebut.³⁵

Prinsip ini merupakan bentuk tanggung gugat perdata yang tidak memerlukan pembuktian adanya unsur kesalahan (fault), sehingga beban pembuktian penggugat menjadi lebih ringan. Namun penggugat tetap dibebani untuk membuktikan kerugian (injured party)

³³*Ibid*, hlm. 142.

³⁴*Ibid*.

³⁵ Muhammad Pradika Setia Agafta dan Adianto.*Op.Cit.* hlm. 148.

yang dialami sebagai akibat tindakan tergugat. Dapat dikatakan dengan pembuktian kausalitas (causal link). Sebagai penyedia jasa angkutan pihak maskapai penerbangan telah yang melanggar perjanjian angkutan udara dengan penumpang, yaitu dengan terjadinya keterlambatan penerbangan, tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara atau terjadi pembatalan penerbangan seperti yang dijelaskan pada Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, menjelaskan tentang keterlambatan angkutan udara terdiri atas:

1. Keterlambatan penerbangan (flight delayed).
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (denied boarding passenger).
3. Pembatalan penerbangan (cancelation of flight).³⁶

Tanggung gugat pengangkut juga di atur di dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentangTanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, yaitu pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas segala kerugian terhadap:

- a. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka.
- b. Hilang atau rusaknya bagasi kabin.
- c. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat.
- d. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo.
- e. Keterlambatan angkutan udara; dan
- f. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal ini menjelaskan tentang pengertian keterlambatan penerbangan yang sering terjadi dan di alami oleh konsumen pengangkutan udara. Perusahaan pengangkutan udara dengan konsumen mempunyai hubungan perihat pengangkutan penerbangan. Namun hubungan antara keduanya tidak selalu berlangsung dengan baik dan selalu menguntungkan. Adanya keterlambatan penerbangan bagi penumpang tentunya akan menimbulkan kerugian bagi konsumen, terutama perasaan jenuh menunggu, tertundanya aktifitas-aktifitas penumpang yang semestinya dapat dilakukan bahkan akan kehilangan kesempatan-

³⁶ *Ibid*. hlm. 148-149.

kesempatan. Kurangnya pelayanan yang baik terhadap konsumen memposisikan konsumen berada di posisi yang kurang diuntungkan. artinya terjadinya suatu keterlambatan penerbangan akan menimbulkan kerugian bagi penumpang, itu artinya penumpang dapat menggugat perusahaan penerbangan, terutama jika mengacu pada Ketentuan Pasal 146-147 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 146. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.³⁷

Pasal 147

- 1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
- 2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
 - a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
 - b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.³⁸

B. Pemberlakuan Sanksi Pidana Terhadap Badan Usaha Bandar Udara Apabila Tidak Melaksanakan Tanggung Jawab Ganti Kerugian Kepada Pengguna Jasa

Secara singkat ajaran sifat melawan hukum formal menyatakan bahwa apabila suatu perbuatan telah mencocoki semua unsur yang termuat dalam rumusan tindak pidana, perbuatan tersebut adalah tindak pidana, jika ada alasan-alasan pembenar, maka alasan-alasan tersebut harus juga disebutkan secara tegas dalam undang-undang. Ajaran yang materil mengatakan bahwa di samping memenuhi syarat-syarat formal, yaitu mencocoki semua unsur yang tercantum dalam rumusan delik, perbuatan itu harus benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak patut atau tercela, karena itu pula ajaran ini mengakui alasan-alasan pembenar di luar undang-undang. Dengan

perkataan lain, alasan pembenar dapat berada pada hukum yang tidak tertulis.³⁹

Secara singkat ajaran sifat melawan hukum formal menyatakan bahwa apabila suatu perbuatan telah mencocoki semua unsur yang termuat dalam rumusan tindak pidana, perbuatan tersebut adalah tindak pidana, jika ada alasan-alasan pembenar, maka alasan-alasan tersebut harus juga disebutkan secara tegas dalam undang-undang. Ajaran yang materil mengatakan bahwa di samping memenuhi syarat-syarat formal, yaitu mencocoki semua unsur yang tercantum dalam rumusan delik, perbuatan itu harus benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak patut atau tercela, karena itu pula ajaran ini mengakui alasan-alasan pembenar di luar undang-undang. Dengan perkataan lain, alasan pembenar dapat berada pada hukum yang tidak tertulis.⁴⁰

Sifat melawan hukum perbuatan dapat dibedakan antara melawan hukum formil dengan melawan hukum materil. Suatu perbuatan yang dinyatakan melawan hukum, apabila persesuaian atau mencocoki dengan rumusan delik dan sesuatu pengecualian, seperti daya paksa, pembelaan terpaksa, hanyalah karena ditentukan tertulis dalam undang-undang. Jadi melawan hukum diartikan bertentangan dengan undang-undang oleh karena itu cara pandang ini disebut cara pandang sifat melawan hukum formil.⁴¹

Sebaliknya tidak selamanya perbuatan melawan hukum itu selalu bertentangan dengan peraturan undang-undang dan suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan undang-undang dan suatu perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang dapat dikecualikan sebagai perbuatan yang tidak melawan hukum. Melawan hukum dapat diartikan baik bertentangan dengan undang maupun hukum di luar undang-undang dan cara pandang demikian disebut cara pandang sifat melawan hukum yang materil.⁴²

³⁹Junivers Girsang, *Abuse of Power (Penyalahgunaan Kekuasaan Aparat Penegak Hukum Dalam Penanganan Tindak Pidana Korupsi)*, J.G. Publishing. Jakarta, 2012, hlm. 12-13.

⁴⁰*Ibid.* hlm. 12-13.

⁴¹H. Siswanto, *S. Politik Hukum Dalam Undang-Undang Narkotika*, Cetakan Pertama, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2012, hlm. 207.

⁴²*Ibid.*, hlm. 207-208.

³⁷ *Ibid.* hlm. 149.

³⁸ *Ibid.* hlm. 149.

Tindak pidana, yaitu: setiap perbuatan yang diancam hukuman sebagai kejahatan atau pelanggaran baik yang disebut dalam KUHPidana maupun peraturan perundang-undangan lainnya.⁴³ Perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.⁴⁴

Dapat juga dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana, asal saja dalam pada itu diingat bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.⁴⁵

Tindak pidana; *delik, delict; delikt; offence*: perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh undang-undang.⁴⁶ Perkara pidana, *strafzaak*, yaitu delik yang merupakan objek perkara pidana.⁴⁷

Kata delik berasal dari bahasa latin, yakni *delictum*. Dalam bahasa Jerman disebut *delict*, dalam bahasa Perancis disebut *delit* dan dalam bahasa Belanda disebut *delict*. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, arti delik diberi batasan sebagai berikut: “perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana”.⁴⁸

Keberadaan suatu bandar udara selain sebagai pintu gerbang masuk ke suatu daerah atau Negara juga merupakan simbol suatu daerah atau Negara yang akan dikenal atau dikenang oleh penumpang pesawat udara baik domestik maupun internasional yang datang dan pergi menggunakan pesawat udara, bandar udara sebagai sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat memiliki kelengkapan minimal untuk menjamin

terjadinya fasilitas bagi angkutan udara untuk mengangkut.⁴⁹

Kesalahan pengoperasian bandar udara dengan berbagai sebab dapat mengakibatkan terjadinya penerbangan RTB yang pada akhirnya berdampak padakerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan sebagai pengguna jasa bandar udara.⁵⁰

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur mengenai pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara yang tidak melaksanakan tanggung jawab ganti kerugian kepada pengguna jasa/dan atau pihak ketiga.

Pasal 424 ayat:

- (1) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa kematian atau luka fisik orang yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf a, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
- (2) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa:
 - a. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau
 - b. dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf b dan huruf c, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 425. Setiap orang yang melaksanakan kegiatan di bandar udara yang tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241, dipidana dengan pidana penjara

⁴³Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Op.Cit*, hlm. 311.

⁴⁴Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 59

⁴⁵*Ibid*.

⁴⁶Andi Hamzah, *Op.Cit*, hlm.164.

⁴⁷*Ibid*, hlm. 118.

⁴⁸Leden Marpaung, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta, 2005.hlm. 7.

⁴⁹ Satria Sukananda. *Op.Cit*. hlm. 24.

⁵⁰ *Ibid*. hlm. 25.

paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Korporasi sebagai pelaku tindak pidana dalam hukum positif sudah diakui, bahwa korporasi dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dan dapat dijatuhkan pidana.⁵¹ Diterimanya korporasi sebagai pelaku tindak pidana sudah tentu, timbul konsekuensi, khususnya tentang pertanggungjawaban pidananya, apakah kesalahan terdapat pada korporasi sebagai konsekuensi diterimanya asas kesalahan dalam korporasi ?

Diterimanya asas kesalahan pada korporasi, maka timbul suatu pertanyaan, yaitu apakah korporasi dapat mempunyai kesengajaan atau kelalaian? ⁵²Dengan adanya perkumpulan-perkumpulan dari orang-orang, yang sebagai badan hukum turut serta dalam pergaulan hidup kemasyarakatan, timbul gejala-gejala dari perkumpulan itu, yang apabila dilakukan oleh oknum, terang masuk perumusan pelbagai tindak pidana.⁵³

Sebagai perwakilan, yang kena hukuman pidana adalah oknum lagi, yaitu orang-orang yang berfungsi sebagai pengurus dari badan hukum, seperti misalnya seorang direktur dari suatu perseroan terbatas, yang dipertanggungjawabkan, sedangkan mungkin sekali seorang direktur itu hanya melakukan saja putusan dari dewan direksi, maka timbul dan kemudian merata gagasan, bahwa juga suatu perkumpulan sebagai badan tersendiri dapat dikenakan hukuman pidana sebagai subyek suatu tindak pidana.⁵⁴

Sanksi, *sanctie*, yaitu: akibat hukum bagi pelanggar ketentuan undang-undang. Ada sanksi administratif, ada sanksi perdata dan ada sanksi pidana.⁵⁵ Pidana: "penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu".⁵⁶ Sanksi pidana, *strafsanctie*, yaitu akibat hukum terhadap pelanggaran ketentuan pidana yang berupa pidana dan/atau

tindakan.⁵⁷ Pidana (*Straf*): hukuman yang dijatuhkan terhadap orang yang terbukti bersalah melakukan delik berdasarkan putusan yang berkekuatan hukum tetap.⁵⁸

Beberapa sarjana hukum mengemukakan tentang tujuan hukum pidana, ialah:

- a. Untuk menakut-nakuti orang jangan sampai melakukan kejahatan, baik dengan menakut-nakuti orang banyak (*generale preventie*), maupun secara menakut-nakuti orang tertentu yang sudah menjalankan kejahatan, agar dikemudian hari tidak melakukan kejahatan lagi (*special preventie*);
- b. Untuk mendidik atau memperbaiki orang-orang yang suka melakukan kejahatan agar menjadi orang yang baik tabiatnya, sehingga bermanfaat bagi masyarakat;
- c. Untuk mencegah dilakukannya tindak pidana demi pengayoman negara, masyarakat dan penduduk, yakni:
 - 1) Untuk membimbing agar terpidana insaf dan menjadi anggota masyarakat yang berbudi baik dan berguna;
 - 2) Untuk menghilangkan noda-noda yang diakibatkan oleh tindak pidana.⁵⁹

Pidana (*straf*; Bahasa Belanda):

1. Suatu penderitaan yang bersifat khusus yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggung jawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara;
2. Suatu penderitaan (nestapa) yang sengaja dikenakan/dijatuhkan kepada seseorang yang telah terbukti bersalah melakukan suatu tindak pidana.⁶⁰

Pidana pokok, *hoofdstraf*, yaitu pidana yang dapat dijatuhkan tersendiri oleh hakim; misalnya, pidana mati, pidana penjara, kurungan dan denda.⁶¹

Pidana tambahan, *bijkomende straf*, yaitu pidana yang hanya dapat dijatuhkan di samping pidana pokok, misalnya, pencabutan hak-hak tertentu; perampasan barang-barang tertentu;

⁵¹Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, hlm. 120.

⁵² *Ibid*, hlm. 124.

⁵³Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Cetakan Keempat, Bandung, Februari 2011, hlm. 59-60.

⁵⁴*Ibid*, hlm.55.

⁵⁵Andi Hamzah, *Op.Cit.*, hlm. 138.

⁵⁶*Ibid*, hlm. 392.

⁵⁷ *Ibid*, hlm. 138.

⁵⁸ *Ibid*, hlm. 119.

⁵⁹Siswanto Sunarso, *Hukum Pidana Lingkungan Hidup Dan Strategi Penyelesaian Sengketa*, Cetakan Pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 2005, hlm. 73.

⁶⁰Sudarsono, *Kamus Hukum, Op.Cit.* hlm. 248.

⁶¹ Andi Hamzah, *Op.Cit* hlm. 121.

dan pengumuman putusan hakim. Pidana tambahan berupa; perampasan atau pemusnahan dapat berdiri sendiri misalnya uang palsu, narkoba atau senjata api atau bahan peledak.⁶²

Berdasarkan Pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan PM 129 Tahun 2015 Bentuk Layanan yang dijadikan sebagai bentuk perjanjian sebagaimana dimaksud pada Pasal 8 huruf c merupakan bentuk-bentuk layanan untuk menjamin terlaksanaknya pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.⁶³

Tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa akibat pengoperasian bandar udara apabila tidak dilaksanakan, maka ada pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara. Hal ini menunjukkan pertanggungjawaban ganti kerugian dapat digantikan dengan pertanggungjawaban pidana apabila tidak dipenuhi.

Adanya pengaturan hukum mengenai tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa akibat pengoperasian bandar udara dan pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara apabila kewajiban tidak dilaksanakan dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum mengenai pelaksanaan hak dan kewajiban dan merupakan jaminan perlindungan terhadap pengguna jasa bandar udara.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa dan/atau pihak ketiga akibat pengoperasian bandar udara meliputi: kematian atau luka fisik orang, musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara.

⁶² *Ibid*, hlm. 121.

⁶³ *Ibid*. hlm. 28-29 (Lihat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 129 Tahun 2015 tentang Pedoman Penyusunan Perjanjian Tingkat Layanan (Service Level Agreement) Dalam Pemberian Pelayanan Kepada Pengguna Jasa Bandar Udara).

2. Pemberlakuan sanksi pidana terhadap badan usaha bandar udara yang tidak melaksanakan tanggung jawab ganti kerugian kepada pengguna jasa/dan atau pihak ketiga akibat pengoperasian bandar udara, berupa kematian atau luka fisik orang dipidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Apabila musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

B. Saran

1. Tanggung jawab ganti kerugian oleh pihak badan usaha bandar udara terhadap pengguna jasa dan/atau pihak ketiga tidak hanya dilakukan oleh badan usaha, tetapi juga dapat dikenakan kepada orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di bandar udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya.
2. Pemberlakuan sanksi pidana perlu juga diterapkan terhadap setiap orang yang melaksanakan kegiatan di bandar udara yang tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

Adriani Rhirien. Tanggung Gugat Pengangkut Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (The Shipper's Liability

- Under The Regulation Of The Transportation Minister No. 77 of 2011 Concerning The Shipper's Liability Of The Air Freight) Jurnal IuS| Vol III | Nomor 8 | Agustus; 2015. Kajian Hukum dan Keadilan.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Girsang Junivers, *Abuse of Power (Penyalahgunaan Kekuasaan Aparat Penegak Hukum Dalam Penanganan Tindak Pidana Korupsi*, J.G. Publishing. Jakarta, 2012.
- Hidayat Taufik Muhammad. Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan. Al'adl, Volume VIII Nomor 3, September-Desember 2016. Issn 1979-4940.
- Hamzah Andi. *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Hanggoro Ardhi Yuristo, Mare Warka, Budiarsih. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Atas Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara. Yayasan Akrab Pekanbaru. Jurnal Akrab Juara Volume 4 Nomor 5 Edisi Desember 2019 (73-89).
- Hartanti Evi, *Tindak Pidana Korupsi*, Ed. 2. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2007.
- H. S. Salim, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)* Cetakan Keenam. Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Mahmud Marzuki Peter, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama Cetakan ke-2, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006.
- Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru)*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.
- Marpaung Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta, 2005.
- Masriani Tiena Yulies, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Muhamad Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Muhammad Pradika Setia Agafta dan Adi Anto. Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan. Mimbar Keadilan Jurnal Ilmu Hukum Agustus 2017.
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010.