



**ANALISIS YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN ATC DAN MASKAPAI
PENERBANGAN ATAS KECELAKAAN PESAWAT KEPADA
PENUMPANG**

(Studi Kasus Pakistan International Airlines PK-8303)

Benaya*, Adya Paramita Prabandari, Peni Susetyorini

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail: benaya@students.undip.ac.id

Abstrak

Pesawat Pakistan International Airlines PK-8303 mengalami kecelakaan yang mengakibatkan para penumpang meninggal. Kecelakaan tersebut disebabkan adanya kesalahan dan kelalaian dari pihak crew pesawat dan ATC. Akibat dari kecelakaan, maskapai dan juga pihak ATC diminta pertanggungjawaban berdasarkan hukum yang berlaku, tetapi pengaturan pertanggungjawaban ATC belum diatur dengan jelas. Penulisan hukum ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Analisis data menggunakan metode analisis kualitatif. Berdasarkan penelitian dasar hukum dari pertanggungjawaban ATC adalah Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 di mana negara sebagai penyedia fasilitas navigasi penerbangan udara, sehingga secara tidak langsung bertanggungjawab atas tindakan yang dilakukan oleh pihak ATC. Mengenai pengaturan hukum mengenai pertanggungjawaban ATC, hal ini tidak diatur di dalam instrument hukum internasional sehingga pengaturan hukum dan bentuk pertanggungjawaban ATC diserahkan kepada negara. Sementara itu, pertanggungjawaban pihak maskapai adalah Pasal 17 Ayat 1 Konvensi Montreal 1999, di mana pihak maskapai dapat dimintakan pertanggungjawaban berdasarkan pasal tersebut, menggunakan prinsip strict liability yang artinya pihak maskapai bertanggungjawab secara mutlak apabila terjadi kecelakaan, sehingga pesawat tidak dapat melepaskan diri dari pertanggungjawaban akibat kecelakaan pesawat udara. Bentuk dari pertanggungjawaban maskapai kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat udara adalah berupa ganti rugi dengan batas maksimal 100.000 SDR.

Kata Kunci: Kecelakaan; Pertanggungjawaban; Maskapai; ATC.

Abstract

Pakistan International Airlines PK-8303 aircraft had an accident which resulted in the deaths of passengers. The accident was caused by errors and negligence on the part of the aircraft crew and ATC. As a result of the accident, the airline and also the ATC were held accountable based on applicable law, but the ATC liability arrangement has not been clearly regulated. This legal writing uses a normative juridical approach. Data analysis using qualitative analysis methods. Based on the legal basis of research, ATC's responsibility is Article 28 of the 1944 Chicago Convention in which the state is the provider of air flight navigation facilities, so that it is indirectly responsible for the actions taken by ATC. Regarding legal arrangements regarding ATC liability, this is not regulated in international legal instruments so that legal arrangements and forms of ATC liability are left to the state. Meanwhile, the responsibility of the airline is Article 17 Paragraph 1 of the 1999 Montreal Convention, in which the airline can be held accountable based on this article, using the principle of strict liability, which means that the airline is absolutely responsible in the event of an accident, so that the aircraft cannot escape liability due to airplane crash. The form of airline liability to passengers due to aircraft accidents is in the form of compensation with a maximum limit of 100,000 SDR.

Keywords: Accidents; Liability; Airlines; ATC.

I. PENDAHULUAN

Pada zaman globalisasi sekarang ini, transportasi menjadi suatu hal yang sangat penting. Hal ini dikarenakan, lalu lintas orang dan barang antar negara dan antar wilayah di berbagai wilayah dunia yang semakin cepat dan seolah tanpa batas membutuhkan moda transportasi yang ada cepat, aman, dan nyaman membuat transportasi menjadi unsur yang sangat penting.¹ Hal ini menjadikan jenis moda transportasi udara yang banyak dipilih karena merupakan transportasi yang cepat dan lebih aman dibandingkan jenis transportasi lainnya. Walaupun lebih aman dibandingkan dengan transportasi lainnya, tidak menutup kemungkinan akan terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Salah satu contoh kasusnya adalah kasus kecelakaan pesawat udara Pakistan International Airlines PK-8303, di mana kecelakaan ini disebabkan oleh pihak crew pesawat dan juga ATC. Jika dilihat dari segi hukum, apabila terjadi kecelakaan pesawat, maka penumpang ataupun ahli warisnya dapat meminta ganti rugi kepada penangkut udara (maskapai), di mana hal ini diatur di dalam Konvensi Montreal 1999. Walaupun begitu, Konvensi Montreal 1999 sendiri tidak menyebutkan secara spesifik mengenai lepasnyatanggung jawab maskapai apabila kecelakaan pesawat tersebut tidak diakibatkan

sepenuhnya oleh pihak ketiga, dan juga adanya permasalahan lain yaitu tidak adanya aturan internasional yang mengatur secara spesifik mengenai pertanggungjawaban ATC apabila adanya kesalahan ataupun kelalaian yang mengakibatkan pesawat udara mengalami kecelakaan.

Berdasarkan uraian di atas, tentu saja timbul pertanyaan mengenai apakah dalam kasus seperti ini maskapai dan juga menara ATC dapat dimintakan pertanggungjawaban dan bagaimanakah bentuk dari pertanggungjawaban tersebut jika maskapai dan ATC dapat dimintakan pertanggungjawaban berdasarkan hukum internasional yang berlaku sekarang. Atas dasar tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan membuat suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul: **“ANALISIS YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN ATC dan MASKAPAI PENERBANGAN ATAS KECELAKAAN PESAWAT KEPADA PENUMPANG (Studi Kasus Pakistan International Airlines PK-8303)”**.

Dari uraian di atas maka rumusan masalah yang dapat disusun adalah;

1. Apakah ATC dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan Hukum Internasional apabila terbukti ada kesalahan ataupun kelalaian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat?
2. Apakah Maskapai Penerbangan Pakistan Airlines dapat dimintakan pertanggungjawaban berdasarkan Hukum

¹ Adya Paramita Prabandari dkk, “The Urgency of Ratification of the 2010 Beijing Convention Concerning Enforcement of Unlawful Acts against International Civil Aviation”, *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, Vol.9, No.2, Mar.2020, hlm. 31.

Internasional apabila adanya kesalahan ataupun kelalaian yang menyebabkan kecelakaan pesawat?

II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode Yuridis Normatif. Metode penelitian Yuridis Normatif adalah metode penelitian yang menggunakan bahan pustaka atau bahan sekunder sebagai dasar untuk mengadakan penelitian dengan cara melakukan pencarian terhadap peraturan-peraturan, dokumen-dokumen, dan literatur lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang diteliti.² Spesifikasi penelitian ini menggunakan spesifikasi penelitian secara deskriptif analitis. Deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan mengenai suatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu.³ Analitis, maksudnya dikaitkan dengan teori-teori hukum yang ada dan/atau peraturan hukum yang berkaitan dengan obyek yang diteliti, yaitu dapat dimintakannya pertanggungjawaban kepada maskapai penerbangan dan juga ATC apabila terjadi kecelakaan pesawat kepada penumpang dan bentuk pertanggungjawaban.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

² Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), hlm. 13-14.

³ Ronny Hanitjo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1990), hlm. 35.

1. Kronologis

Kecelakaan pesawat udara Pakistan International Airlines PK-8303 pada tanggal 22 Mei 2020 yang mengakibatkan 97 penumpang meninggal diakibatkan karena adanya factor baik dari pilot dan juga crew pesawat. Pesawat tersebut dijadwalkan berangkat dari AIIAP (Allama Iqbal International Airport) menuju Jinnah International Airport, di mana selama penerbangan crew pesawat mengabaikan CRM (Crew Resource Management) selama hampir penerbangan berlangsung. Selanjutnya, dalam upaya pendaratan pesawat udara Pakistan International Airlines PK-8303, diperintahkan beberapa kali oleh ATC untuk segera melakukan penyesuaian terhadap ketinggian dalam melakukan upaya pendaratan, tetapi tidak dituruti oleh pihak crew pesawat. Akibat hal tersebut, akhirnya ATC memerintahkan untuk membatalkan upaya pendaratan, tetapi pesawat udara sudah menangkap sinyal dari bandara sehingga upaya pendaratan tidak jadi dibatalkan dan pesawat dibantu oleh Karachi Approach dalam melakukan upaya pendaratan tersebut, dimana bukan merupakan tugas dari karachi approach itu sendiri melainkan Aerodome Control Service. Akibat hal ini akhirnya terdapat informasi yang tidak tersampaikan kepada crew pesawat yaitu roda pesawat yang belum sepenuhnya keluar dan tetap diizinkan untuk mendarat. Akibat hal tersebut, mesin pesawat menyentuh landasan dan menyebabkan 2 mesin pesawat rusak. Lalu karena hal tersebut, upaya pendaratan pertama dibatalkan dan pesawat melakukan go-around untuk melakukan upaya

pendaratan kedua, dimana saat melakukan upaya pendaratan kedua mesin pesawat yang sudah rusak akhirnya mati dan akhirnya pesawat tidak dapat mempertahankan ketinggian sehingga akhirnya jatuh di pemukiman dekat bandara.⁴

2. Pertanggungjawaban ATC Kepada Penumpang Akibat Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara Pakistan International Airlines PK-8303

a. Pengaturan Hukum Mengenai Pertanggungjawaban ATC Kepada Penumpang Akibat Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

Dasar hukum ATC sendiri terdapat di dalam Pasal 28 Konvensi Chicago dimana negara wajib menyediakan layanan navigasi penerbangan seperti Air Traffic Control. Dalam melaksanakan tugasnya, ATC sudah memiliki pengaturan mengenai pelaksanaan dari tugas ATC itu sendiri yaitu Procedures for Air Navigation Services – Rules of The Air and Air Traffic Management (Doc 4444-PANSATM), tetapi aturan ini hanya mengatur mengenai pelaksanaan teknisnya saja tanpa adanya pengaturan mengenai pertanggungjawaban bagi ATC yang melakukan kesalahan atau tidak menjalankan tugas dengan baik.

⁴ Preliminary Investigation Report-Aircraft Accident Investigation Board : Pakistan: Accident OF PIA Flight PK8303 Airbus A320-214 REG NO AP-BLD Crashed Near Karachi Airport On 22-05-2020 diakses melalui <https://www.caapakistan.com.pk/Upload/SIBReports/AAIB-431.pdf> pada tanggal 13 Oktober 2020 pukul 11.20 WIB.

Sehingga jika ditarik kembali kepada Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 maka pertanggungjawaban tersebut diserahkan kepada negara-negara.

b. Bentuk pertanggungjawaban ATC Kepada Penumpang Akibat Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

Karena belum adanya pengaturan hukum internasional yang jelas dan tegas mengenai pertanggungjawaban ATC kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat udara. Walaupun demikian, sudah ada beberapa contoh pertanggungjawaban di beberapa negara seperti di Amerika Serikat dan Yunani. di Amerika Serikat , sejak lahirnya aturan Federal Tort Claim Act of 1944 pada tahun 1944, dimana pemerintah federal dapat dimintakan pertanggungjawaban untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan oleh pegawai negeri, termasuk ATC. Penerapan dari aturan ini dapat dilihat dalam kasus Eastern Airlines v Union Trust, dimana kecelakaan yang dialami oleh Eastern Airlines Flight 537 pada tahun 1949 akibat menabrak pesawat P-38 milik pemerintah Bolivia yang disebabkan oleh adanya kesalahan dari ATC. Dalam pengadilan pemerintah federal dinilai dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kelalaian tersebut.⁵ Selanjutnya, kasus kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Yunani, dimana pada tahun 1997, pesawat Aerosvit Flight 241 mengalami kecelakaan karena kesalahan teknis dari pilot dan juga

⁵ https://archive.org/stream/CAB-AAR1949-11-01-Eastern-537/Cab-aar1949-11-01-eastern-537_djvu.txt. Diakses pada tanggal 16 Desember 2020 pukul 12.29 WIB.

dari ATC. Di dalam pengadilan sendiri, akhirnya diputus bahwa petugas ATC dianggap bersalah dan dihukum 5 tahun penjara, sementara negara Yunani wajib mengganti kerugian kepada korban kecelakaan pesawat udara.⁶

c. Analisis Mengenai Pertanggungjawaban Serta Bentuk Pertanggungjawaban Dari Pihak ATC

Kepada Penumpang Akibat Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara Pakistan International Airlines PK-8303. Dalam kasus kecelakaan Pakistan Internasional Airlines PK-8303 yang diteliti dalam penulisan ini, terlihat adanya kesalahan yang dilakukan oleh pihak ATC yang mengakibatkan pesawat mengalami kecelakaan yang berakibat pada jatuhnya korban. Kesalahan tersebut dapat dilihat dalam laporan hasil investigasi, yang menyebutkan bahwa dalam melakukan pendaratan pilot dari pesawat Pakistan International Airlines dibantu oleh “Karachi Approach”, di mana hal tersebut bukan merupakan tugas dari Approach Control Service melainkan tugas tersebut dilakukan oleh Aerodome Control Service. Hal tersebut diatur di dalam section 4.3.2.1.1 Procedures for Air Navigation Services – Rules of The Air and Air Traffic Management (Doc 4444-PANSATM). Akibat hal diatas, terjadi juga kesalahan selanjutnya yang dilakukan oleh ATC, yaitu di mana aerodome control memberitahu kepada Karachi

Approach untuk memberikan izin penerbangan di mana tanpa memperhatikan bahwa roda pesawat belum sepenuhnya keluar dan juga aerodome control tidak memberitahu bahwa adanya serpihan-serpihan pesawat yang ada di landasan akibat upaya percobaan pendaratan pertama yang gagal sehingga mengakibatkan pesawat mengalami kecelakaan, di mana seharusnya informasi-informasi seperti diatas wajib disampaikan kepada pilot ataupun kru penerbangan karena hal ini merupakan tugas dari ATC untuk membantu pilot. Berdasarkan kejadian tersebut maka negara pakistan sebagai penyedia layanan navigasi dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh pihak ATC. Adapun mengenai bentuk pertanggungjawabannya belum diatur dalam instrumen hukum internasional. Oleh karena itu mengenai bentuk pertanggungjawaban diserahkan kepada negara Pakistan sebagai negara yang menyediakan layanan navigasi dalam penerbangan Pakistan International Airlines PK-8303.

3. Pertanggungjawaban Maskapai Pakistan Internasional Airlines Kepada Penumpang Akibat Terjadinya Kecelakaan

a. Pengaturan Hukum Mengenai Pertanggungjawaban Maskapai Kepada Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara

Mengenai pengaturan hukum yang mengatur pertanggungjawaban dapat dilihat di dalam Konvensi Montreal 1999 yang tepatnya berada

⁶ <https://pavlakis-moschos.gr/aerosvit-airlines-aew-241-december-1997/>. Diakses pada tanggal 15 Desember 2020 pukul 21.42 WIB.

pada Pasal 17 Ayat 1 Konvensi Montreal 1999, di mana di dalam pasal tersebut berisi ketentuan bahwa pengangkut (maskapai) bertanggungjawab atas kematian atau luka yang dialami oleh penumpang di mana kematian ataupun kejadian tersebut berada di pesawat saat embarkasi dan juga saat debarkasi. Di dalam pasal ini sendiri mengandung secara tersirat mengimplementasikan salah satu asas tanggungjawab yaitu asas *strict liability* di dalam Konvensi Montreal 1999, di mana *strict liability* sendiri pada intinya tidak perlu dilakukan pembuktian oleh pihak penumpang apabila terjadi kesalahan dan pihak maskapai tidak dapat membebaskan dirinya dari pertanggungjawabannya. Walaupun menggunakan tanggungjawab *strict liability*, suatu konsep tanggung jawab yang di mana maskapai tidak mungkin untuk melepaskan diri dari tanggung jawab terhadap apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang ataupun korban selama proses penyelenggaran pengangkutan. Dalam konsep pertanggungjawaban seperti ini, kesalahan bukan merupakan suatu hal yang relevan untuk menentukan apakah pihak maskapai dapat dimintakan pertanggungjawaban ataupun tidak⁷, tetapi dalam Konvensi Montreal 1999 ini tidak berlaku secara mutlak, di mana memberikan adanya suatu batasan

yang diatur di dalam Pasal 20 Konvensi Montreal 1999. Di mana dalam ketentuan ini pada intinya menyebutkan bahwasanya maskapai dapat dibebaskan dari pertanggungjawaban apabila pihak maskapai dapat membuktikan bahwa luka atau kematian penumpang disebabkan oleh penumpang itu sendiri baik itu bisa berupa kesalahan penumpang maupun kelalaian yang dilakukan oleh penumpang itu sendiri.

b. Bentuk Pertanggungjawaban Maskapai Kepada Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara

Mengenai bentuk pertanggungjawaban maskapai terhadap penumpang akibat kecelakaan yang diatur oleh hukum internasional tepatnya Konvensi Montreal 1999, di mana hal ini diatur di dalam Pasal 21 ayat (1) Konvensi Montreal 1999, dimana pasal tersebut berisi pengaturan mengenai bentuk pertanggungjawaban maskapai kepada penumpang dimana bentuk kerugian berupa ganti rugi maksimal 100.000 (SDR). Dimana dalam ketentuan ini SDR yang dimaksud di dalam Konvensi Montreal 1999 sama dengan SDR yang ditetapkan oleh IMF.

c. Analisis Mengenai Pertanggungjawaban Serta Bentuk Pertanggungjawaban dari Pihak Maskapai Pakistan International Airlines Kepada Penumpang Akibat Kecelakaan Pesawat Udara Pakistan International Airlines PK-8303

⁷ Ahmad Zazili, Tesis:” Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional”,Tesis di Program Magister Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Tahun 2006, hlm. 39-40.

Jika dilihat dalam kronologis yang sudah dijelaskan sebelumnya, maka sejatinya maskapai dapat dimintakan pertanggungjawaban karena ditemukannya adanya berbagai kesalahan (wrongful act) sehingga pesawat tersebut mengalami kecelakaan, di mana hal ini dapat dilihat dari hasil investigasi yang menemukan fakta bahwa kru pesawat hampir mengabaikan CRM (Crew Resource Management) hampir selama penerbangan berlangsung. Selain itu, ditemukan juga fakta bahwa pihak dari ATC sudah memerintahkan untuk melakukan putar balik untuk menyesuaikan ketinggian, tetapi hal tersebut tidak dilakukan, dan pilot juga mengabaikan adanya peringatan mengenai kecepatan yang berlebih, roda pesawat yang belum turun, peringatan mengenai dekat dengan darat, sehingga dalam melakukan pendaratan pertama roda belum keluar sepenuhnya dan menyebabkan dua mesin pesawat terkena menyentuh landasan sehingga yang mengakibatkan mesin pesawat rusak. Karena dua mesin pesawat sudah rusak dan akhirnya mati maka pesawat tersebut akhirnya mengalami kecelakaan dan jatuh di daerah pemukiman warga dekat bandara. Dari hasil analisis di atas nampak bahwa maskapai Pakistan Airlines dapat dimintakan pertanggungjawaban dalam bentuk ganti rugi yang diberikan kepada penumpang atau ahli waris penumpang. Adapun menurut Konvensi 1999, batas maksimum pertanggungjawaban dari Maskapai Pakistan International Airlines adalah 100.000 SDR per penumpang atau ahli waris. Apabila dilihat per

tanggal 21 November 2020, 1 SDR jika dikonversikan ke dalam Rupee Pakistan memiliki nilai sama dengan 22.935.900 PKR.

IV. KESIMPULAN

A. Simpulan

a. Bahwa mengenai pertanggungjawaban ATC terhadap penumpang akibat kecelakaan pesawat udara, dapat dimintakan kepada negarai mana ATC itu berada sesuai dengan ketentuan pada Pasal 28 Konvensi Chicago 1944. Selanjutnya, mengenai pertanggungjawaban dan juga bentuk dari pertanggungjawaban diserahkan kepada negara masing-masing, karena belum hukum internasional yang mengatur secara jelas mengenai bentuk pertanggungjawaban dari pihak ATC. Selanjutnya, berdasarkan kasus yang sudah dianalisis, bahwa ATC dapat dimintakan pertanggungjawaban karena adanya kesalahan yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara Pakistan International Airlines PK-8303, di mana Approach Control Service tidak menyerahkan kontrol kepada Aerodrome Control Service, sehingga menyebabkan adanya informasi yang tidak tersampaikan dengan baik kepada crew pesawat. Adapun bentuk pertanggungjawaban yang belum daitur dalam instrument hukum internasional, sehingga diserahkan kepada negara Pakistan sebagai penyedia layanan navigasi dalam penerbangan.

b. Bahwa pengaturan mengenai pertanggungjawaban maskapai kepada penumpang akibat kecelakaan pesawat udara diatur di dalam Konvensi Montreal 1999. Prinsip pertanggungjawaban yang dipakai dalam Konvensi Montreal 1999 berupa Strict Liability yang diatur di Pasal 17 Ayat (1) Konvensi tersebut. Bentuk pertanggungjawabannya menurut Konvensi Montreal 1999 berupa ganti kerugian dengan nilai maksimal 100.000 SDR. Berdasarkan kasus yang sudah dianalisis, bahwa Maskapai Pakistan International Airlines dapat dimintakan pertanggungjawaban oleh penumpang karena adanya kesalahan dan kelalaian yang dilakukan oleh crew pesawat Pakistan International Airlines PK-8303 yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Di mana dalam hal ini pihak Maskapai Pakistan Airlines dapat dimintakan pertanggungjawaban berupa ganti rugi.

B. Saran

Dalam rangka memberikan kepastian hukum dan juga perlindungan hukum kepada korban kecelakaan pesawat udara, perlu dibentuk suatu instrumen hukum internasional yang mengatur tentang pertanggungjawaban ATC, agar dapat dijadikan sebagai tolak ukur atau standar bagi negara-negara anggota ICAO dalam membuat aturan domestiknya. Di dalam instrumen hukum internasional tersebut antara lain mengatur mengenai bentuk

pertanggungjawaban, baik secara perdata, pidana, ataupun keduanya dapat diterapkan secara bersama-sama.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2001).

Soemitro, Ronny Hanitjo, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990).

Jurnal

Adya Paramita Prabandari, dkk, "The Urgency of Ratification of the 2010 Beijing Convention Concerning Enforcement of Unlawful Acts against International Civil Aviation", *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, Vol.9, No.2, Mar. 2020.

Karya Tulis Ilmiah

Ahmad Zazili, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional", Tesis di Program Magister Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Tahun 2006.

Peraturan Hukum

Convention on International Civil Aviation (Konvensi Chicago 1944).



Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Konvensi Montreal 1999).

Federal Tort Claim Act (FTCA) of 1944.

Bürgerliches Gesetzbuch, Haftung bei Amtspflichtverletzung [Civil Law Code, Liability for breach of Official Duty] of 2004.

Eastern Air Lines, Inc., Appellant, v. Union Trust Company et al., Appellees. United States of America, Appellant, v. Union Trust Company et al., Appellees, 221 F.2d 62 (D.C. Cir. 1955).

Procedures for Air Navigation Services – Rules of The Air and Air Traffic Management (Doc 4444-PANSATM).

Dokumen Lainnya

Preliminary Investigation Report-Aircraft Accident Investigation Board : Pakistan: Accident OF PIA Flight PK8303 Airbus A320-214 REG NO AP-BLD Crashed Near Karachi Airport On 22-05-2020.

Internet

<https://archive.org/stream/CAB-AAR1949-11-01-Eastern-537/Cab-aar1949-11-01-eastern-537_djvu.txt>, [diakses pada 16 Desember 2020].

<<https://pavlakis-moschos.gr/aerosvit-airlines-aew-241-december-1997/>>, [diakses pada 15 Desember 2020].