



## Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api

Dicky Arifianto<sup>1</sup>, Gurnadi Lie<sup>2</sup>, Moody Rizqy Syailendra<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara

### Abstract

Received: 17 Juni 2023  
Revised: 23 Juni 2023  
Accepted: 03 Juli 2023

*Transportation is a vital means and key to accelerating the wheels of the economy, strengthening solidarity and unity and having an impact on all parts of the existence of the nation and state. When compared to other modes of transportation, trains offer advantages such as their capacity to carry large numbers of passengers, energy saving, space saving, and low levels of contamination. Trains with passengers, where PT. The train binds itself to deliver passengers to their destination safely, while the passenger pays transportation costs, so that if the passenger does not arrive safely at his destination and causes a loss, the railroad company must be held responsible. This study aims to examine and analyze the legal responsibility of the railroad company in the event of a loss to cargo in the operation of transportation by train and legal protection for passengers in the event of an accident in the operation of transportation by rail. The methodology used is normative juridical. The results of the research are that when transporting goods by train, PT KAI is not responsible for compensation to service users for losses caused by force majeure or overmacht. PT KAI as the organizer of the administration of rail transportation must be responsible for travelers in the event of an accident, as long as the accident is the result of unacceptable rail activity. However, the carrier is released from the obligation to provide compensation if he can prove his innocence.*

**Keywords:** *Trains, Transportation, Accidents, Losses, Goods*

(\*) Corresponding Author: [dicky.205200189@stu.untar.ac.id](mailto:dicky.205200189@stu.untar.ac.id)

**How to Cite:** Arifianto D., Lie G., & Syailendra M.R. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8149086>

### PENDAHULUAN

Transportasi menjadi sarana vital dan kunci pada mempercepat rodaperekonomian, memperkokoh solidaritas dan persatuan serta berdampak pada seluruh bagian eksistensi bangsa dan negara. Meningkatnya permintaan akan jasa transportasi yang memungkinkan individu untuk bergerak di seluruh negeri dan bahkan dunia menunjukkan pentingnya moda transportasi ini. “Selain itu, Transportasi berperan sebagai sekutu, penggerak dan penggerak bagi kemampuan pembangunan kabupaten yang tertinggal dalam perluasan dan pemerataan peristiwa dan hasil-hasilnya” (Pratiwi et al., 2021).

Keuntungan ekonomi dan sosial transportasi dapat dilihat dari berbagai sudut. Dalam kegiatan keuangan kelompok masyarakat, transportasi menyatukan pembuat, spesialis, pedagang dan pembeli. Kargo juga memindahkan barang dagangan dari pelabuhan ke gudang, dari pusat produksi ke sector bisnis, dll. “Dalam rangka mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, transportasi memegang peranan penting dan strategis dalam menghidupkan

wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan meningkatkan hubungan antar bangsa” (Sinaga, 2022).

Proses transportasi melibatkan perjalanan dari titik asal, di mana aktivitas dimulai ke titik tujuan, dimana aktivitas diakhiri. “Transportasi menghasilkan jasa transportasi, yaitu jasa yang terlibat dalam proses pengangkutan orang atau barang karena kegiatan transportasi adalah kegiatan memindahkan orang atau barang” (Aji, 1990).

“Jika dibandingkan dengan moda transportasi lain seperti kapal laut, pesawat, barang, dan lain-lain, kereta api menawarkan kualitas yang unggul serta sejumlah keunggulan, terutama kapasitasnya untuk mengangkut penumpang dalam jumlah besar, kemampuannya menghemat energi dan ruang, dan tingkat pencemarannya rendah. lainnya” (Sunawar, 2009). Manfaat dan kualitas jalur kereta api ini bisa dipakai dalam upaya untuk mengembangkan kerangka transportasi yang terkoordinasi dimana pelaksanaan mulai dari penataan dan peningkatan, kegiatan, dukungan dan kegiatan dapat dikawal dengan sebaik-baiknya sehingga terjadi rekonsiliasi dan keselarasan serta sebagai penyeimbang beban antar dinas perhubungan yang dapat menambah persediaan administrasi perhubungan untuk kemudahan mobilitas perseorangan dengan cara yang aman, nyaman, cepat, tepat serta teratur dengan biaya yang wajar bagi daya beli perseorangan.

“Pengangkutan pemudik melalui kereta api dimulai dengan pemahaman transportasi antara pengangkut dan pemudik” (Rompas et al., 2021). Sesuai dengan tanggung jawabnya sebagai pengangkut, yaitu mengangkut penumpang dengan aman. Tanggung jawab perusahaan Kereta Api sebagai operator angkutan, keretaapi dimulai sejak penumpang naik kereta api dari stasiun awal menuju stasiun tujuan yang telah disepakati. Kerugian yang sebenarnya digunakan sebagai dasar pertanggungjawaban.

Sebagai pelanggan jasa angkutan, pihak yang dirugikan berhak menuntut haknya dalam hal terjadi kerugian yang disebabkan oleh kelalaian pengangkut. Tuntutan yang diajukan mayoritas adalah permohonan ganti rugi. Dalam kasus-kasus di luar kecerobohan atau kekurangan pengangkut, pengangkut mungkin dibebaskan dari kewajibannya dalam memindahkan pelancong dengan kereta api. Saat memutuskan berapa banyak penumpang harus diberi kompensasi, pengangkut dan perusahaan asuransi bekerja sama. Terkadang, penumpang mengajukan tuntutan yang lebih besar terhadap pengangkut karena tidak puas dengan jumlah ganti rugi yang mereka terima.

Ketika orang diangkut dengan kereta api, pengangkut membuat keputusan sepihak tentang hal-hal seperti tanggung jawab pengangkut dan kompensasi. Dengan berakhirnya pengaturan transportasi, pelancong dianggap telah menyetujui pengaturan tersebut. Kemalangan yang dialami para pelancong sering terjadi, namun para pelancong tidak bisa berbuat banyak untuk memberikan perlindungan terhadap kecenderungan mereka. Kualitas sumber daya manusia pengangkut, keadaan sarana dan prasarana, serta masalah regulasi semuanya dapat mengakibatkan kerugian sebagai koordinator transportasi PT. KAI berusaha memenuhi hak serta kewajibannya, masih terkendala yang menghadang. Tidak semua kereta dieksekusi.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Metodologi penelitian pada penelitian ini antara lain (Sugiyono, 2017)

#### 1. Tipe Penelitian

Dalam kajian ini, menggunakan metodologi yuridis normatif. Penelitian secara yuridis normatif mengacu pada norma kemasyarakatan dan hukum yang tercermin dalam peraturan perundang-undangan. Terlihat juga bahwa aturan disinkronkan secara hierarkis dengan aturan lainnya.

#### 2. Sifat Penelitian.

Kajian ini bersifat analitis, artinya mengungkapkan UU transportasi serta peraturan yang lain yang berkaitan terhadap teori hukum serta obyek penelitian.

#### 3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipakai yakni kajian pustaka. Data untuk metodologi penelitian kepustakaan berasal dari dokumen resmi, buku-buku tentang subjek penelitian, penelitian sebelumnya, dan peraturan perundang-undangan.

#### 4. Sumber Data

##### a. Bahan Hukum

Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian yang sedang diteliti.

##### b. Bahan Non Hukum

Buku-buku, jurnal, laporan hasil penelitian mengenai pengangkutan dan disiplin ilmu lainnya sepanjang mempunyai relevansi dengan objek permasalahan yang sedang dilaksanakan penelitian.

#### 5. Teknik Analisis Data

Data yang terkumpul kemudian diidentifikasi dan dianalisis secara kualitatif sesuai dengan norma hukum yang berlaku, dengan memperhatikan ketentuan hukum dan asas hukum yang ada. Data primer akan diurutkan secara sistematis, logis serta realistis. Kemudian data akan disajikan dalam format naratif selama analisis data deskriptif kualitatif.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Tanggungjawab Hukum oleh Perusahaan Kereta Api Jika Terjadi Kerugian terhadap Barang Muatan Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan oleh Kereta Api**

Dalam memindahkan barang dagangan dengan kereta api terdapat pertaruhan yang sangat besar atau kemungkinan kerugian atau kehilangan produk yang dikirim, untuk hal ini PT KAI sebagai pengangkut, perlu berhati-hati untuk menghindari bahaya yang tidak diinginkan saat mengangkut barang dengan kereta api. Bahaya yang terkait dengan pengangkutan barang dagangan dengan kereta api termasuk, namun tidak terbatas pada:

Pemusnahan barang, antara lain: musnahnya barang dapat dilakukan dengan cara dibawa oleh seseorang, habis dimakan ke tempat pemusnahan, yang dimaksud dengan terjadinya pemusnahan barang dagangan adalah hilang, musnahnya barang dagangan, tidak memiliki struktur.

Kerugian terhadap produk baik sebagian atau seluruhnya, untuk lebih spesifik: jika kerusakan barang disebabkan oleh suatu keadaan atau peristiwa, kelalaian pengangkut, atau keduanya, dan barang rusak sampai tidak dapat digunakan.

Penundaan pengiriman atau kemunculan barang dagangan: Ada berbagai faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan pengiriman atau kedatangan barang.

Misalnya, kecelakaan kereta api mungkin telah menghalangi jalur kereta api untuk dilalui selama beberapa waktu, mengharuskan kereta api yang lewat dipindahkan ke rute lain yang berkemungkinan lebih jauh. Akibatnya, Karena rute yang harus mereka lalui lebih panjang, kereta pengantar barang akan datang terlambat.

PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab atas kerugian pengguna jasa kereta api akibat pengapalan barang apabila terjadi resiko yang tidak diinginkan yang disebabkan oleh *force majeure* atau *overmacht* yang mengakibatkan barang musnah, rusak, atau tertunda. Hal ini sesuai dengan “Menurut Pasal 88 UU No. 23 Tahun 2007, PT KAI tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh kesalahan tidak beroperasinya prasarana perkeretaapian; dan selain itu terjadi *force majeure*”.

Mengantisipasi musibah yang disebabkan oleh kejadian yang tidak terduga, PT KAI, serta menyelesaikan pemeliharaan dan pengujian kantor dan pondasi perkeretaapian, pihak pengangkut (PT KAI) juga diharuskan menjaga kewajibannya. Pada “Pasal 167 ayat 1 UU No. 23 Tahun 2007 Pemilik sarana perkeretaapian berkewajiban memenuhi tanggung jawabnya kepada pelanggan sebagaimana dimaksud pada Pasal 157 & Pasal 158 UU No. 23 Tahun 2007”. Penggunajasa yang mengalami kerugian yang diakibatkan pengoperasian keretaapi harus mendapat ganti rugi yang besarnya sekurang-kurangnya sama dengan uang pertanggungan.

Sebagai lembaga pengalihan dan pembagian risiko, perjanjian asuransi bermanfaat bagi masyarakat, dunia usaha, dan pembangunan bangsa. Ketika risiko ditransfer melalui perjanjian asuransi, bisnis bisa berkembang serta berani mengejar tujuan yang lebih besar. Demikian juga pungutan yang terkumpul di suatu lembaga asuransi bisa dimanfaatkan dan dimanfaatkan sebagai aset untuk usaha-usaha kemajuan, yang hasilnya akan dihargai oleh daerah setempat. Di sisi lain, risiko yang mungkin terjadi selama pembangunan juga bisa dialihkan ke pihak asuransi. Keberadaan asuransi harus dipertahankan dan diperluas mengingat kegunaan yang menguntungkan tersebut.

Perlu diingat bahwa perjanjian asuransi bersifat tertulis, artinya harus dituangkan dalam bentuk akta polis. Berdasar terhadap “Pasal 255 Ayat 1 PP tahun 1973 no. 2 menyatakan bahwa polis atau bentuk perjanjian pertanggungan dengan nama apapun, termasuk lampirannya, tidak boleh memuat kata-kata yang dapat menimbulkan perbedaan penafsiran atas risiko, kewajiban, dan hak tertanggung, atau mempersulit tertanggung untuk melindungi haknya”. Ketentuan-ketentuan dalam dua pasal sebelumnya dengan sangat jelas menyatakan bahwa polis berfungsi sebagai bukti tertulis tentang suatu perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung. Untuk alasan pembuktian terorganisir, maka persoalan yang terkandung dalam pengertian harus jelas, tidak boleh mengandung kata atau kalimat yang memikirkan berbagai implikasi, sehingga mempersulit para terlindung dan penanggung untuk memahami kebebasan dan komitmennya dalam pelaksanaan perlindungan.

Pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi telah menyebabkan bangsa Indonesia menjadi semakin maju. Pengembangan struktur besar, peningkatan bisnis pesawat terbang, dan perluasan industri perbankan dan proteksi adalah contoh dari kemajuan tersebut. Perkembangan tersebut memiliki banyak manfaat, namun juga memiliki banyak kekurangan yang seringkali

menimbulkan kerugian yang signifikan. Adanya bahaya ketidakberuntungan ini, maka kemudian melalui lembaga-lembaga perlindungan dapat diarahkan untuk menaekluangkannya, yaitu dengan memberikan imbalan jika pertaruhan terjadi. Di dalamnya juga diatur kemungkinan penanggung dibebaskan dari kewajibannya membayar ganti rugi, seperti yang diatur dalam KUHD.

Ketentuan terkait dengan pengalihan risiko ini tercantum pada “Pasal 276 KUHD yang menyatakan bahwa tidak ada musibah yang ditimbulkan oleh kekurangan yang dilindungi itu sendiri menjadi beban rencana cadangan, bahkan ia justru menuntut atau meminta premi, dengan anggapan menghadapi resiko”. Kemudian pada “Menurut Pasal 294 KUHD, Perusahaan asuransi tidak lagi harus membayar. Pemahaman asuransi harus dibuat tercatat sebagai hard copy dan sebagai akta yang dikenal sebagai kontrak. Jika penanggung dapat menunjukkan bahwa kecerobohan atau kesalahan tertanggung menyebabkan kebakaran, ia akan menerima ganti rugi tambahan. yang sangat boros”.

Makna pada “Pasal 294 KUHD menyatakan bahwa rencana cadangan dapat dilepaskan dari kesanggupannya untuk menanggung ganti rugi untuk kerugian yang dialami oleh yang dilindungi, jika penanggung dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh kekurangan atau kecerobohan si pemberi jaminan dijamin siapa yang melampaui titik puncaknya”. Dengan demikian terdapat keadilan antara Pasal 276 serta 294 KUHD, tak hanya diamanatkan yakni penanggung selalu memberikan ganti rugi kepada tertanggung atas kerugiannya, tetapi juga dijelaskan dalam “Pasal 294 bahwa penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi atas kerugian tertanggung apabila tertanggung dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut adalah akibat kecerobohan atau kesalahan tertanggung dalam melampaui batas”.

### **Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Jika Terjadi Kecelakaan Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan oleh Kereta Api**

PT KAI sebagai perusahaan pengangkutan dalam hal ini wajib mempertanggungjawabkan barang atau penumpang yang diangkutnya sampai tujuan akhir. “PT. KAI mengangkut penumpang sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang memiliki tanggungjawab atas musibah yang dialami oleh pemudik selama pelaksanaan bantuan kecuali jika PT. KAI mampu membuktikan yakni kerugian tersebut bukan karena kecerobohan pegawai yang bertugas” (Aji, 1990).

“Jika penumpang menderita kerugian atau cedera menjadi akibat langsung atau tak langsung dari penggunaan jasa transportasi, ia dapat mengajukan tuntutan ganti rugi” (Aji, 1990). Menurut perjanjian pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab atas penumpang pada saat orang diangkut dengan kereta api. “Selama kerugian penumpang merupakan konsekuensi langsung atau tidak langsung dari penyediaan layanan (kinerja pengangkut), pengangkut bertanggung jawab” (Aji, 1990).

Setidaknya, ada tiga prinsip tanggung jawab dalam hukum transportasi (Wiradipradja, 1989):

#### **1. Prinsip tanggungjawab berdasar pada unsur kesalahan**

Kewajiban karena kekurangan (dalam rangka mengeluarkan tanggungjawab)

diatur pada Pasal 1365 KUHP yang kerap disebut demonstrasi melawanhukum yang berlaku dengan menyeluruh bagi siapa saja. Termasuk PT KAI pada kapasitasnyasebagai penyelenggara transportasi kereta api. Gagasan ini berpendapat bahwa siapa pun yang melakukan tindakan ilegal yang menyebabkan kerugian pada orang lain wajib mengganti kerugian korban. Pada hakikatnya penanggung jawab sarana perkeretaapian dan bertanggung jawab kepada penumpang dalam hal hal itu terjadi kecelakaan maupun kepada pengguna jasa yang diangkut dari stasiun asal ke stasiun tujuan yang telah disepakati.

## 2. Prinsip tanggungjawab berdasar pada praduga

Asas ini menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab secara andal atas semua kerugian yang ditimbulkan oleh pengangkutan yang diaturnya. Meskipun demikian, pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memberikan ganti rugi jika dia dapat menunjukkan bahwa dia tidak bersalah. Orang yang tidak bersalah tidak bertindak lalai, telah berusaha menghindari kemalangan, atau peristiwa yang menyebabkan kemalangan tidak bisa dihindari. Pihak yang dirugikan, bukan pengangkut, yang menanggung beban pembuktian. “Pihak yang dirugikan tinggal menunjukkan bahwa mereka mengalami musibah karena kendaraan yang dibawa oleh pengangkut” (Muhammad, 1991).

Sehingga, jelas pada regulasi kendaraan di Indonesia standar risiko kebetulan dan asumsi keduanya dipenuhi. Sedangkan asas tanggungjawab atas praduga yakni pengecualian, asas tanggungjawab atas kesalahan adalah asas. Yang berarti, “Pengangkut bertanggung jawab atas setiap dan semua kerugian terkait transportasi. Akan tetapi, pengangkut dibebaskan dari semua atau sebagian tanggung jawabnya jika ia dapat menunjukkan ketidakbersalahan atau kelalaiannya.” (Muhammad, 1991).

## 3. Prinsip tanggungjawab mutlak

Prinsip ini mensyaratkan pengangkut untuk menanggung semua kerugian akibat pengangkutan yang diaturnya tanpa perlu membuktikan kesalahan pengangkut. Aturan ini tidak menganggap kewajiban untuk membuktikan apa pun, komponen kesalahan tidak perlu ditangani. Tidak terbayangkan bagi pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas segala penjelasan yang menyebabkan musibah tersebut. Sebuah kalimat tunggal dapat mengungkapkan konsep ini: “Segala musibah yang timbul dari pengangkutan ini menjadi kewajiban pengangkut” (Muhammad, 1991).

Ternyata asas tanggungjawab mutlaktidak diatur dalam UU Pengangkutan. Hal ini tak diatur, kemungkinan dikarenakan penyedia jasa transportasi tidak perlu terlalu banyak menanggung resiko. Namun, hal ini tidak menghalangi para pihak untuk memasukkan prinsip ini ke dalam kontrak pengangkutan. Pertemuan mungkin bersumpah untuk melibatkan pedoman ini untuk keuntungan yang berguna dari penyelesaian kewajiban mengingat aturan peluang kesepakatan. “Dalam hal ini diikuti, harus dinyatakan secara tegas dalam perjanjian pengangkutan, seperti dokumen pengangkutan” (Muhammad, 1991).

Asas ini menyatakan yakni pengangkut atau tergugat selalu bertanggungjawab, terlepas dari siapa yang salah atau ada kesalahan. “Dengan kata lain, anggapan bahwa kesalahan tidak penting terbuka untuk diperdebatkan, terlepas dari apakah benar ataupun tidak benar. Hal ini selaras dengan prinsip tanggung jawab mutlak” (Wiradipradja, 1989).

Cara yang paling efektif untuk mengenali standar kewajiban pada dasarnya diletakkan pada masalah verifikasi, lebih spesifik mengenai apakah ada komitmen untuk menunjukkan, dan kepada siapa kewajiban untuk membuktikan suatu tuntutan ditanggung dalam siklus dakwaan. “Namun kewajiban pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang Perhubungan, yaitu pengangkut bertanggungjawab terhadap seluruh kerugian yang ditimbulkan dengan kekurangan atau kecerobohan pengangkut” (Putra, 2021)

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian bahwasannya saat mengangkut barang menggunakan kereta api, PT KAI tidak bertanggungjawab untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa atas kerugian yang ada akibat *force majeure* atau *overmacht*. Hal tersebut sesuai terhadap “Pasal 88 UU No. 23 Tahun 2007 menjelaskan bahwa Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh kesalahan tidak beroperasinya prasarana perkeretaapian; atau ada *force majeure*”. Juga pada “Pasal 1245 KUHP yang juga menyatakan bahwa jika kerugian disebabkan oleh *force majeure*, tidak diperlukan ganti rugi”. PT Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara administrasi angkutan kereta api harus bertanggung jawab terhadap pemudik jika terjadi kecelakaan, sepanjang kecelakaan tersebut merupakan akibat dari aktivitas kereta api yang tidak dapat diterima. Akan tetapi, pengangkut dibebaskan dari kewajiban untuk memberikan ganti rugi jika ia dapat membuktikan ketidakbersalahannya.

Adapun saran yang dapat penulis sampaikan berdasarkan temuan penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa mengingat banyak perlintasan kereta api di lapangan yang tidak berpalang dan tidak berpalang, maka PT Kereta Api Indonesia sebagai satu-satunya perusahaan angkutan kereta api di Indonesia harus senantiasa memperhatikan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bersama, tidak hanya bagi pengguna jasa tetapi juga bagi para pengguna jasa kepentingan umum dijaga. Palang pintu meski bukan merupakan alat pengaman, namun setidaknya dapat memastikan kelancaran perjalanan kereta api dan kenyamanan pengguna jalan di perlintasan kereta api. Diharapkan tidak ada lagi kecelakaan kereta api yang menimbulkan banyak kerugian bagi banyak orang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aji, S. U. (1990). *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. PT Rineka Cipta.
- Muhammad, A. (1991). *Hukum pengangkutan darat, laut dan udara*. PT Citra Aditya Bakti.
- Pratiwi, U., Rahmah, A., & Rantegau, C. (2021). Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan Dalam Menunjang Keselamatan Kapal Dalam Pelayaran. *Andromeda*, 05(1), 12–24.
- Putra, R. H. B. (2021). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api Dalam Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Di Indonesia. *Al Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Keagamaan*, 19(2), 492–508.
- Rompas, F. S. T., Umboh, K. Y., & Assa, W. (2021). Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan. *Lex Privatum*, IX(11), 5–15.

- Saputro, S. E. (2007). *Kebijakan Perkereta-apian Ke mana Hendak Bergulir?* Gibon Books.
- Sinaga, N. A. (2022). Aspek Hukum Keselamatan Penerbangan di Indonesia. *Jurnal Hukum Sasana*, 8(2), 453–462.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sunawar. (2009). *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Angkutan Kereta Api ( Studi Kasus Pt. Kereta Api (Persero) Daop Vi Yogyakarta)*. Universitas Islam Indonesia.
- Wiradipradja, E. S. (1989). *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional Liberty*