

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2002 wilayah Indonesia terletak dari  $94^{\circ} 58' 21''$  Bujur Timur (Pulau Benggala) sampai  $141^{\circ} 01' 10''$  Bujur Barat (Sungai Torasi) dan dari  $06^{\circ} 04' 30''$  Lintang Utara (Pulau Rondo) sampai  $11^{\circ} 00' 36''$  Lintang Selatan (Pulau Dana), sehingga Indonesia dibagi dalam tiga wilayah waktu yakni Waktu Indonesia Timur (WIT), Waktu Indonesia Tengah (WITA), dan Waktu Indonesia Barat (WIB).<sup>1</sup> Terbentang sepanjang 3.977 mil dari Samudera Indonesia hingga Samudera Pasifik dengan luas wilayah seluruhnya mencapai  $5.193.252 \text{ km}^2$  yang terdiri dari  $1.890.754 \text{ km}^2$  luas daratan dan  $3.302.498 \text{ km}^2$  luas lautan dengan panjang garis pantai  $108.000 \text{ km}$ .<sup>2</sup> Lautan Indonesia pun memiliki batas sesuai hukum laut internasional, yaitu dengan menggunakan batas teritorial laut sepanjang 12 mil laut serta zona ekonomi eksklusif sepanjang 200 mil laut (searah dengan penjuruan mata angin), dengan sebesar  $\frac{2}{3}$  wilayah Indonesia terdiri dari wilayah perairan, dengan luas perairan mencapai 5,8 juta  $\text{km}^2$ . Dengan wilayah perairan yang mendominasi wilayah di Indonesia, maka Indonesia disebut sebagai negara maritim. Sebagai negara maritim, tentu banyak kelebihan yang dimiliki Indonesia dimulai dari Sumber Daya Alam (SDA) terutama hasil laut yang beraneka ragam, potensi minyak bawah laut, dan bentuk moda transportasi

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik; *Statistik 60 Tahun Indonesia Merdeka*; Badan Pusat Statistik, Jakarta; 2005; hlm. 5

<sup>2</sup> *Ibid.*

laut yang dimiliki Indonesia menjadi salah satu moda transportasi penting bagi masyarakat Indonesia. Tidak hanya masyarakat Indonesia yang rutin menggunakan jasa pengangkutan laut, namun juga masyarakat Internasional yang hendak mengirimkan barang-barang untuk kepentingan perdagangan, mengangkut penumpang, dan keperluan lain yang tidak dapat dilakukan melalui moda transportasi lain.

Jika dibandingkan, pengangkutan dalam negeri dengan pengangkutan internasional, maka bentuk-bentuk pengangkutan yang beraneka ragam menjadi alternatif pilihan bagi masyarakat untuk dapat berinteraksi dengan dunia luar. Skripsi ini membahas mengenai moda transportasi laut terutama dalam hal pengangkutan di laut dari segi hukum internasional (*Shipping Law*). Dengan semakin berkembangnya teknologi dalam era globalisasi ini, masyarakat dalam negeri maupun luar negeri semakin mudah berpindah ataupun berpergian. Juga transaksi jual beli yang dilakukan membutuhkan jasa pengangkutan laut dalam proses pendistribusian barangnya. Misalnya proses pendistribusian mobil mewah dari pihak perusahaan yang berada di luar negeri dengan pihak Indonesia yang dikemas sedemikian rupa dalam peti kemas, proses pengiriman alat-alat berat milik suatu perusahaan tambang, atau bahkan sampai pada proses impor senjata-senjata api untuk keperluan negara dalam mempertahankan negara dari ancaman perang. Semuanya membutuhkan angkutan laut untuk distribusi atau pengiriman barang.

Transportasi dengan jenis moda apapun pasti memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Moda transportasi laut selain dalam

lingkup nasional menjadi alternatif pengangkutan, dalam lingkup internasional moda transportasi ini juga mengambil peran yang cukup besar, yakni hampir 60% setiap tahunnya lalu lintas perdagangan ataupun kerjasama lainnya melalui jalur laut.<sup>3</sup> Berdasarkan data statistik yang ada, pengangkutan dengan moda transportasi laut memang tidak menduduki posisi pertama terkait jumlah kecelakaan yang terjadi selama tahun 2011 sampai tahun 2012, bukan berarti pengguna moda transportasi ini tidak melakukan tindakan apapun. Adapun data statistik yang di keluarkan oleh Dinas Perhubungan melalui situs resminya [www.debhub.go.id](http://www.debhub.go.id)<sup>4</sup> dapat dilihat pada lembar lampiran skripsi ini.

Dalam proses pendistribusian barang-barang melalui moda transportasi laut tersebut, terutama transaksi yang dilakukan adalah transaksi internasional, banyak ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi agar selama proses pengiriman sampai dengan barang ada di tempat tujuan tidak mengalami kendala yang berarti, bahkan apabila terdapat sesuatu yang terjadi selama proses pelayaran di laut sudah ada tindakan preventif yang dilakukan oleh pihak-pihak yang bertransaksi tersebut. Misalnya pengecekan kondisi kapal apakah laik layar atau tidak dan juga terkait dengan pemeriksaan dokumen-dokumen kapal.

Pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan barang ini bukan hanya pihak pembeli dan penjual saja, melainkan juga melibatkan beberapa

---

<sup>3</sup> *Trade Statistic*, lihat <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade>, dikunjungi pada 12.10 WIB 08 September 2014

<sup>4</sup> Data Statistik Kecelakaan di Indonesia, dapat di download pada [www.debhub.go.id](http://www.debhub.go.id), diakses pada 28 Agustus 2014

pihak lainnya antara lain : pengirim (*Carrier*), pihak dari perusahaan jasa pengangkutan barang, pemilik kapal (apabila perusahaan pengangkutan tersebut menyewa kapal, yang biasa disebut sebagai *Charter Party*), perusahaan asuransi, dan juga perusahaan yang bergerak dalam bidang penyelamatan kapal (*Salvage*). Terkait dengan penyelamatan kapal, terdapat asuransi yang dikhususkan untuk digunakan oleh seorang pengangkut (pemilik kapal) seperti *Hull And Machinery Insurance* (untuk selanjutnya disebut dengan *H&M Insurance*) serta *Protect And Indemnity Club* yang merupakan perkumpulan pengusaha-pengusaha atau pemilik kapal yang menanggung bentuk kerugian lain yang tidak sampai *discover* oleh *H&M Insurance*.

Bahaya-bahaya yang terjadi di laut (*Perils of The Sea*) merupakan sesuatu yang tidak dapat diprediksi namun dapat diketahui keberadaannya dan dapat diukur tingkat bahaya atau tingkat kerusakan atas bahaya tersebut. Saat proses pelayaran kapal pengangkut mengalami musibah, entah musibah yang dikarenakan bencana alam; musibah yang dikarenakan kerusakan mesin; atau bahkan akibat adanya kelalaian navigator (*human error*). Dari musibah kapal yang mungkin terjadi, bentuk musibah yang bagaimana yang dapat ditanggung oleh perusahaan asuransi menjadi hal yang perlu diperhatikan dengan sungguh-sungguh. Ini dikarenakan kecelakaan kapal yang terjadi mungkin saja merupakan sesuatu yang diakibatkan karena kesalahan manusia (*human error*) dalam menavigasikan kapal, dapat juga karena kerusakan mesin yang sebenarnya dapat ditanggulangi lebih dini. Terlebih lagi apabila musibah kapal yang terjadi adalah kapal bertubrukan

(*collision*), dimana ada 2 kapal yang saling bertubrukan satu sama lain yang menyebabkan salah satunya atau bahkan keduanya tenggelam, kapal kandas (*sranding / aground*), kapal terbelah, kapal terbakar dan berbagai macam musibah kapal lainnya.

Bentuk-bentuk yang demikian ini yang membuat perusahaan asuransi cenderung untuk menanggungkannya terlebih dahulu, terutama apabila ada dua pihak yang menjadi subjek musibah kapal (pemilik kapal dengan penyelamat kapal), dimana masing-masing pihak akan berusaha agar menjadi pihak yang diuntungkan. Hal ini dikarenakan masing-masing pihak akan berusaha untuk membuktikan bahwa dirinyalah yang merupakan korban dalam musibah kapal tersebut, sehingga tidak perlu mengganti kerugian, karena apabila didapati pihaknya yang bersalah perusahaan asuransi yang bekerja sama dengannya tidak akan mengeluarkan pertanggungan ganti rugi atas musibah kapal yang dialaminya secara penuh.

Seperti adanya klausula *salvage* dalam asuransi pengangkutan laut yang dirasa tidak biasa terdapat dalam sebuah asuransi konvensional. Sejalan dengan yang disebutkan dalam KUHD Buku I Bab IX mulai Pasal 246 – 286 mengenai asuransi pada umumnya. Sedangkan dalam Pasal 1 *The Marine Insurance Act 1906* Hukum Inggris lebih terklasifikasi lagi mengenai Asuransi Laut yang berbunyi “ ... *A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to*

say, the losses incident to marine adventure.”<sup>5</sup> Sehingga dalam artikel tersebut (*The Marine Insurance Act 1906*) yang dimaksud dengan asuransi laut lebih kepada bentuk kontrak yang melibatkan pihak tertanggung dengan pihak penanggung.

Besarnya angka kecelakaan dengan moda transportasi ini membuat para pemilik kapal ataupun pengguna jasa transportasi laut merasa harus melakukan sesuatu guna mengantisipasi jumlah kerugian yang mungkin diderita dengan membuat sebuah perjanjian kerjasama apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan selama pelayaran (proses pengiriman) berlangsung. Salah satu bentuknya adalah dengan adanya perjanjian asuransi dimana kegunaannya untuk menjamin pihak pengangkut atas barang-barang miliknya apabila terjadi peristiwa tidak pasti selama proses pengangkutan dengan membayar premi kepada pihak perusahaan asuransi.

Beragam barang yang diangkut dalam kapal juga menjadikan bermacam kemungkinan resiko yang mungkin terjadi dalam moda transportasi ini, sehingga klausula-klausula yang disebutkan dalam perjanjian asuransi juga menjadi pertimbangan yang harus dengan sungguh-sungguh diperhatikan. Salah satu klausul yang penting ada dalam polis asuransi adalah mengenai penyelamatan kapal, (selanjutnya disebut *salvage*). Kecelakaan kapal bukan sesuatu yang mudah untuk diketahui namun dapat diprediksi. Penyelamatan *asset* kapal seperti barang-barang atau bahkan orang (*crew*) sebagai penumpang kapal juga hal yang tidak

---

<sup>5</sup> Pasal 1 *The Marine Insurance Act 1906*, lihat <https://ia600301.us.archive.org> dikunjungi pada 8 September 2014

mudah dilakukan. Dari itu diperlukan keahlian khusus dalam proses penyelamatan tersebut, seperti adanya seorang *salvor*, tim penyelamat dari SAR ataupun dari pihak Angkatan Laut. Di Indonesia ini tidak mudah untuk dapat dikatakan sebagai *salvor* (pihak penyelamat), salah satu persyaratan untuk menjadi seorang *salvor* adalah memiliki lisensi khusus sebagai seorang penyelam. Pihak yang akan mendirikan perusahaan *salvage* harus merupakan badan usaha yang memiliki izin usaha yang diperoleh dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut, hal ini ditur dalam pasal 3 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Nomor 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* Dan Pekerjaan Bawah Laut yang bunyinya sebagai berikut :<sup>6</sup>

“(1) Kegiatan *salvage* dan/atau pekerjaan bawah air hanya dapat dilakukan oleh badan usaha yang khusus didirikan untuk kegiatan *salvage* dan/ atau pekerjaan bawah air.

(2) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha yang diberikan oleh Direktur Jenderal.”

Dalam hukum maritim di Inggris, *salvage* merupakan konsep yang unik. Dikatakan unik karena orang yang dengan sukarela melakukan penyelamatan *asset* di daratan tidak akan mendapatkan hadiah (*reward*) apapun, akan tetapi jika *asset* yang diselamatkan merupakan *asset* yang ada di laut, hukum di Inggris akan memberi hadiah (*reward*) yang memang merupakan hak penyelamat tersebut (*salvor*). Hal ini dikemukakan oleh Simon Baughen sebagai berikut :<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Pasal 3 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* Dan Pekerjaan Bawah Laut, lihat <http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan>, dikunjungi pada 18 Oktober 2014

<sup>7</sup> Simon Baughen, *Shipping Law Fourth Edition*, Cavendish, 2009, hlm. 292

*“However, if the same service is performed at sea, the person saving the property, ‘he salvor’ will be entitled to a reward, not exceeding the value of the property saved.”*

Di Indonesia hampir sama dengan di Inggris, tidak ada konsep penyelamatan *asset* di darat. Sedangkan konsep penyelamatan di laut tidak jauh berbeda dengan hukum Inggris yang memberikan hadiah kepada penyelamatnya (*salvor*) yang biasa disebut dengan *salvage reward*. Indonesia memang sedikit banyak berkiblat pada hukum Inggris dalam menerapkan peraturan mengenai penyelamatan kecelakaan kapal.

Terkait dengan penyelamatan kapal (*salvage*), secara garis besar yang dimaksud dengan *marine salvage* adalah pertolongan atas *interest* yang ditimpa bahaya laut (*marine perils*).<sup>8</sup> Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Pasal 4, yang dimaksud dengan *salvage* adalah :<sup>9</sup>

*“Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.”*

Pertolongan yang diberikan oleh kapal yang dikirim oleh kantor pusat dari perusahaan pengangkut atau agen yang berada dibawah perusahaan pengangkut biasanya diikat oleh suatu perjanjian, yaitu antara penolong dengan pemilik kapal. Terdapat perbedaan antara penyelamatan kecelakaan kapal yang dilakukan oleh pihak militer dengan yang dilakukan oleh pihak

---

<sup>8</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkatan Laut*, Rineka Cipta, 1998, hlm. 297

<sup>9</sup> Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* Dan Pekerjaan Bawah Laut, lihat <http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan> , dikunjungi pada 18 Oktober 2014

swasta, pihak militer melakukan penyelamatan kapal secara sukarela dan tanpa memikirkan pemberian balas jasa (*reward*). Sedangkan jika pertolongan dilakukan oleh pihak swasta entah itu berdasarkan kontrak atau tidak, pasti akan memperoleh balas jasa (*reward*), yang dicakup dalam prinsip *salvage* itu sendiri, yaitu *no cure no pay*. Lantas mengapa jika pihak militer yang melakukan penyelamatan tidak mendapatkan balas jasa apapun? Hal ini dikarenakan memang kewajiban mereka sebagai pihak angkatan bersenjata negara untuk melakukan penyelamatan.

Lantas bagaimana apabila bentuk kerjasama yang terjadi adalah antara perusahaan asuransi dengan perusahaan penyelamat kapal (*salvor*)? Bagaimana jika yang terlibat dalam perjanjian adalah tiga pihak sekaligus yaitu perusahaan pengangkutan dengan perusahaan asuransi dan perusahaan asuransi yang sama membuat perjanjian dengan perusahaan penyelamat kapal (*Salvage*). Dengan kata lain dalam polis asuransi yang ditawarkan oleh perusahaan asuransi kepada perusahaan pengangkutan salah satunya adalah memberi fasilitas untuk penyelamatan kapal (*salvage*). Pihak dari perusahaan pengangkutan merupakan pihak yang membayar polis asuransi selama jangka waktu yang telah disepakati dengan jumlah yang telah disepakati pula, sedangkan perusahaan asuransi yang nanti akan menyewa jasa perusahaan penyelamat kapal (*Salvage*).

Berbagai macam kemungkinan dapat saja terjadi pada sebuah kapal apabila sudah berada dalam laut lepas. Mulai dari kondisi cuaca yang tidak dapat diprediksi sampai hal-hal teknis yang terjadi pada kapal ataupun awak kapal. Bahkan ketika kapal berada pada suatu selat atau perairan yang

sempit atau sibuk dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di laut, daripada perairan terbuka.<sup>10</sup> Jika terjadi kecelakaan pada akhirnya kapal milik perusahaan pengangkutan kapal tersebut mengalami musibah kapal yang menyebabkan kapal tenggelam beserta barang-barang yang dimuat didalamnya, maka perusahaan pengangkutan akan menghubungi perusahaan asuransi yang telah bekerjasama dengannya untuk mengklaim penyelamatan kapal.

Tindakan awal yang dilakukan adalah perusahaan penyelamat kapal (*salvage*) atas permintaan perusahaan asuransi akan menyelamatkan kapal beserta barang milik perusahaan pengangkutan tersebut terlebih dahulu untuk diserahkan kepada pemilik barang. Setelah tindakan penyelamatan tersebut berhasil, yang menarik untuk dibahas adalah dari siapa hadiah (selanjutnya disebut *salvage reward*) yang akan diterima oleh penyelamat (*salvor*) apabila tidak ada hubungan langsung antara Perusahaan Pengangkutan sebagai pihak yang diselamatkan (*salvee*) dengan pihak penyelamat (*salvor*) itu sendiri. Apakah *selvage reward* diberikan berdasarkan polis asuransi yang telah dibayarkan oleh pihak Perusahaan Pengangkutan karena Perusahaan Asuransi telah memberi penawaran fasilitas Penyelamatan Kapal (*Salvage*) ataukah *Salvor* dapat meminta *reward* kepada *Salvee* apabila didapati bahwa barang yang diselamatkan nilainya tidak seimbang dengan bentuk penyelamatan yang telah dilakukan oleh *Salvor*. Dengan kata lain tindakan penyelamatan yang dilakukan oleh *Salvor* nilainya lebih besar daripada biaya yang akan dibayarkan oleh

---

<sup>10</sup> Aktieva Tri Tjitrawati dan Koesrianti, *Buku Ajar Hukum Maritim*, Universitas Airlangga, Surabaya, 2011, hlm. 128

Perusahaan Asuransi. Perlu diingat bahwa pemberian *salvage reward* seyogyanya seimbang dengan penyelamatan yang berhasil dilakukan, kecuali disepakati lain oleh para pihak.

Terkait dengan hadiah (*reward*) tersebut, untuk mendapatkan hadiah (*reward*) atas apa yang telah diselamatkan, harus ada *Contract Salvage* terlebih dahulu antara pihak yang diselamatkan dengan pihak penyelamatnya ini terkait dengan adanya prinsip “*no cure no pay*” tidak ada pembayaran tanpa penyelamatan. Hal ini yang membuat penulis merasa perlu untuk menyusun tulisan mengenai bagaimana bentuk pemenuhan *salvage reward* apabila para pihaknya tidak secara langsung terlibat dalam satu kontrak kerjasama. Dalam Asuransi *Hull and Machinery* atau yang biasa dikenal dengan *H&M Insurance* juga menyebutkan *Salvage* sebagai salah satu bentuk fasilitas yang termasuk dalam pertanggungangan *H&M Insurance*, sehingga Perusahaan Pengangkutan tidak perlu harus membentuk perjanjian kerjasama dengan Perusahaan Penyelamatan Kapal, Karena memang *Salvage* termasuk dalam *H&M Insurance* sebagai salah satu fasilitas dalam asuransi yang dapat dimintakan klaim.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini adalah :

### **1. Upaya penyelamatan kapal dalam *non-contractual salvage* terkait bentuk pemenuhan *salvage award***

## 2. Klausula *salvage* dalam *marine insurance* sebagai antisipasi atas bahaya-bahaya di laut (*perils of the sea*)

### 1.3. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan Skripsi ini bagi penulis adalah dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk meraih gelar kesarjanaan pada tingkat Strata 1 dalam bidang Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga. Penulisan Skripsi ini juga memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana seyogyanya pemenuhan *Salvage Award* dalam *contractual salvage* ataupun *non-contractual salvage*
2. Mengetahui bahwa dengan adanya klausula *salvage* dalam *marine insurance* dapat semakin mengurangi kerugian yang mungkin diderita tertanggung

### 1.4. Metode Penelitian

#### 1.4.1. Tipe Penelitian

Penulisan penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif. Adapun yang dimaksud dengan penelitian yuridis normatif adalah pendekatan masalah yang dilakukan dengan cara meneliti asas-asas hukum dan sistematika hukum yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Disamping itu, dilakukan pula penelitian

kepustakaan guna menunjang materi yang didapat dari hasil penelitian peraturan perundang-undangan. Penelitian kepustakaan juga akan dilakukan terhadap bahan bacaan yang terkait dengan materi penulisan, serta ketentuan hukum lain yang diatur melalui beberapa perjanjian dalam hukum internasional.

#### 1.4.2. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan konseptual (*conceptual approach*) diikuti dengan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Pendekatan konseptual merupakan suatu pendekatan yang dilakukan dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum yang dapat ditemukan dalam konsep-konsep dan doktrin-doktrin hukum.<sup>11</sup>

Untuk memberikan perbandingan dan kajian dogmatik dalam penulisan skripsi ini, penulis juga menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi<sup>12</sup> yang dilakukan dengan cara menelaah semua perundang-undangan baik legislasi ataupun regulasi yang terkait dengan pembahasan dalam penulisan skripsi ini.

---

<sup>11</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Grup, Jakarta 2005, hlm. 93

<sup>12</sup> Ibid.

### 1.4.3. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi :

1. Bahan Hukum Primer : Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari pengkajian terhadap peraturan-peraturan hukum positif di Indonesia dan berasal dari instrumen-instrumen hukum internasional yang berkaitan dengan pembahasan mengenai hukum pengangkutan internasional, terutama mengerucut kepada instrumen hukum internasional yang membahas mengenai asuransi pengangkutan laut. Adapun bahan hukum primer tersebut antara lain :

- Kitab Undang-undang Hukum Dagang
- *Marine Insurance Act 1906* Hukum Inggris
- *The International Convention On Salvage, IMO 1989*
- *International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of Signature 1910*
- *Brussels Convention 1910*
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Laut
- *Llyod Open Form 2000 and 2011*
- *Merchant Shipping Act 1995* Hukum Inggris
- *The Civil Aviation Act 1982*

2. Bahan Hukum Sekunder : Bahan Hukum Sekunder adalah bahan hukum yang dipeoleh dari buku literatur, pendapat para ahli, artikel, surat kabar, jurnal internasional dan bahan-bahan yang diperoleh melalui media internet yang berkaitan dengan pembahasan pada rumusan masalah penulisan sripsi ini yang turut menunjang bahan hukum primer tersebut di atas.