



Analisis Terhadap Pengaturan Bagasi Berbayar Oleh Maskapai Penerbangan Pesawat *Low Cost Carrier*

Mohammad Erzad Kasshiraghi¹, Inosentius Samsul²

Fakultas Hukum, Universitas Indonesia¹²

		Abstract
Received: Revised: Accepted:		<p><i>Pada tahun 2019 Komunitas Konsumen Indonesia mengajukan gugatan terhadap tiga maskapai penerbangan yaitu Lion Air, Wings Air dan Citilink Air karena telah menerapkan kebijakan bagasi berbayar. Melalui Putusan Nomor 88/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Pst, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menyatakan gugatan tersebut tidak dapat diterima. Meskipun demikian, pertanyaan hukum terkait dengan prosedur penerapan bagasi berbayar oleh maskapai penerbangan LCC perlu di teliti lebih lanjut. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan menganalisis peraturan perundang-undangan terkait. Data sekunder diperoleh dari studi literatur dan dokumen hukum. Hasil penelitian menemukan bahwa maskapai penerbangan kategori LCC/No Frills dapat menerapkan kebijakan bagasi berbayar namun dalam aspek prosedural terdapat perbedaan penafsiran mengenai batas waktu pengajuan perubahan Standar Operasional Prosedur (SOP) kebijakan bagasi berbayar. Temuan ini menegaskan pentingnya pemahaman legal reasoning dari peraturan yang mengatur prosedur perubahan SOP bagasi berbayar untuk memberikan perlindungan hukum yang memadai bagi konsumen. Kesimpulannya, penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang isu ini, menekankan perlunya perlindungan hukum dan keadilan bagi konsumen dalam transportasi udara di Indonesia.</i></p>
Keywords:		<i>Bagasi Berbayar, Maskapai Penerbangan, Perlindungan Konsumen</i>
(*) Corresponding Author:		¹ mohammad.erzad@ui.ac.id
How to Cite: XXXXXX. (2023). XXXX. <i>Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan</i> , XX (x): x-xx.		

PENDAHULUAN

Transportasi umum telah mengalami kemajuan pesat dalam beberapa dekade terakhir, membawa dunia menjadi lebih terhubung dan tampaknya tanpa batas. Di antara berbagai mode transportasi umum yang tersedia, transportasi udara telah menjadi pilihan utama bagi banyak orang, menjadi tulang punggung mobilitas modern. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan peningkatan signifikan dalam jumlah penumpang pesawat di Bandara Utama Soekarno-Hatta selama periode empat tahun terakhir, menegaskan peran dominan transportasi udara dalam pelayanan mobilitas masyarakat (Badan Pusat Statistik, 2024). Pesawat sebagai salah satu sarana transportasi umum menawarkan sejumlah keunggulan yang menjadikannya pilihan utama. Efisiensi waktu yang tinggi, kenyamanan pelayanan, tarif yang terjangkau, serta jangkauan destinasi yang luas, menjadikannya primadona dalam mobilitas. Selain itu, keselamatan yang tinggi juga menjadi alasan utama mengapa banyak orang memilih pesawat sebagai sarana transportasi pilihan mereka.

Dalam dunia penerbangan, terdapat dua jenis layanan utama, *Low-Cost Carrier* (LCC) dan *Full-Service Carrier* (FSC). Di Indonesia, Garuda Indonesia dan Batik Air mendominasi sebagai FSC, menawarkan layanan premium dengan harga yang sesuai. Sementara itu, LCC didominasi oleh Lion Air Group, Citilink Garuda, dan Air Asia, yang dikenal dengan tarif yang lebih terjangkau. Pada awal tahun 2019, tiga maskapai

penerbangan LCC utama, Lion Air, Wings Air, dan Citilink, mengajukan perubahan Standar Operasional Prosedur (SOP) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia. Perubahan tersebut meliputi kebijakan bagasi berbayar bagi penumpang. Langkah ini kemudian menjadi objek perselisihan hukum ketika Komunitas Konsumen Indonesia (KKI), di bawah asuhan David Tobing, seorang pengacara yang mengkhususkan diri dalam bidang perlindungan konsumen, mengajukan gugatan terhadap ketiga maskapai tersebut. Dalam perkara dengan register Nomor 88/Pdt.G/2019/PN.Jkt.Pst, Menteri Perhubungan RI dan Dirjen Perhubungan Udara RI juga digugat dalam perkara tersebut.

Gugatan oleh KKI didasarkan pada dugaan pelanggaran yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Lion Air Dkk terhadap ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Namun, dalam putusannya, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menyatakan gugatan penggugat tersebut tidak dapat diterima karena salah satu tergugat, yaitu Citilink, memilih untuk menunda kebijakan bagasi berbayar tersebut (Akhdhi Martin Pratama, 2019). Meskipun demikian, pertanyaan hukum terkait dengan prosedur penerapan bagasi berbayar oleh maskapai penerbangan LCC, khususnya kebijakan bagasi berbayar yang diterapkan oleh Lion Air dan Wings Air, tetap menjadi pokok perdebatan yang belum terpecahkan sepenuhnya. Mengingat kompleksitas isu hukum ini, penelitian lebih lanjut diperlukan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang masih tersisa. Penelitian ini akan menggali aspek-aspek hukum yang terkait dengan pengaturan bagasi berbayar oleh maskapai penerbangan LCC di Indonesia. Dengan menghadirkan pemahaman yang lebih dalam tentang aspek hukum ini, diharapkan dapat memberikan pandangan yang lebih jelas dan pemahaman yang mendalam terhadap masalah ini.

Dalam era di mana transportasi udara telah menjadi tulang punggung mobilitas modern, isu-isu terkait dengan pengaturan bagasi berbayar menjadi penting untuk dipahami dan diurai secara hukum. Dalam kasus Lion Air Dkk, meskipun putusan pengadilan menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima, pertanyaan-pertanyaan hukum yang mendasar tetap belum terjawab sepenuhnya. Melalui penelitian lebih lanjut, diharapkan akan ada pemahaman yang lebih baik tentang implikasi hukum dari pengaturan bagasi berbayar ini, membantu menciptakan landasan yang lebih kokoh untuk kebijakan transportasi udara di masa depan.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, pendekatan yuridis normatif yang digunakan, menekankan penggunaan data sekunder sebagai sumber utama data. Fokus objek penelitian yuridis normatif adalah untuk memeriksa norma, asas, kaidah, atau peraturan perundang-undangan yang terkait dengan topik penelitian. Penulisan ini menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Data yang digunakan untuk analisis diperoleh dengan membaca literatur dan dokumen hukum yang terkait dengan subjek penelitian. Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan menguraikan dan menjelaskan data dari berbagai sumber secara sistematis. Tujuannya adalah untuk mendapatkan pemahaman

yang mendalam tentang masalah yang diteliti dan mendapatkan gambaran yang jelas tentangnya.

Hasil analisis data disimpulkan secara deduktif dengan mengaitkan temuan dengan kerangka teoritis yang telah ditetapkan sebelumnya. Selanjutnya, analisis deskriptif menyimpulkan penelitian, menguraikan hasil dan dampaknya terhadap pemahaman masalah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penerbangan udara, "bagasi" merujuk pada semua barang yang dimiliki atau di bawah kendali seorang penumpang yang diminta untuk diangkut melalui udara sebelum naik pesawat. Namun, benda-benda kecil yang digunakan untuk keperluan pribadi selama penerbangan dan diurus sendiri oleh penumpang diberlakukan pengecualian (H.K. Martono, 2016). Bagasi, dalam definisi yang lebih formal, dapat didefinisikan sebagai barang pribadi penumpang yang mencakup kebutuhan yang akan digunakan selama perjalanan dan diizinkan untuk diangkut dalam pesawat udara. Bagasi dapat dibagi menjadi dua kategori utama:

- a. Bagasi tercatat, merujuk pada barang yang diberikan penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dalam pesawat udara yang sama
- b. Bagasi kabin, menggambarkan barang-barang yang dibawa oleh penumpang dan tetap di bawah pengawasan langsung mereka.

Dalam kebanyakan kasus, maskapai penerbangan memungkinkan penumpang mengangkut bagasi mereka secara gratis. Namun, bagasi tercatat tidak boleh melebihi 20 kg, dan bagasi kabin tidak boleh melebihi 7 kg dengan dimensi 40 x 30 x 20 cm. Penghapusan kebijakan bagasi gratis mengakibatkan konsep bagasi berbayar. Ini berarti bahwa setiap penumpang hanya diizinkan membawa satu bagasi kabin dengan berat maksimal 7 kg, serta satu barang pribadi seperti tas jinjing atau laptop. (Togatorop, 2019). Jika calon penumpang membawa bagasi melebihi batas yang ditetapkan, mereka akan dikenakan biaya kelebihan bagasi sesuai dengan tarif yang berlaku pada hari keberangkatan.

Pada bulan Januari tahun 2019, Kementerian Perhubungan memberikan izin kepada maskapai penerbangan berbiaya rendah yang tergabung dalam Lion Air Group, yaitu Lion Air dan Wings Air, untuk menerapkan kebijakan baru berupa sistem bagasi berbayar (Fakhrudin, 2019). Pasal 97 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan dasar yang akan digunakan untuk menerapkan kebijakan bagasi berbayar tersebut. Dalam undang-undang tersebut disebutkan bahwa dalam menjalankannya, pelayanan yang disediakan oleh badan usaha niaga berjadwal dapat dimasukkan paling tidak menjadi tiga kategori, yaitu pelayanan dengan standar maksimum (*full services carrier*), pelayanan dengan standar menengah (*medium services carrier*), dan pelayanan dengan standar minimum (*no frills*).

Pelayanan dalam industri penerbangan dapat dikategorikan dalam beberapa jenis, yakni *full services carrier*, *medium services carrier*, dan *no frills*. *Full services carrier* memberikan layanan terbaik kepada penumpang selama penerbangan, seperti makanan, minuman, dan hiburan, tetapi dengan biaya tiket yang tinggi (Aulia, 2017). Di sisi lain, *medium services carrier* menawarkan layanan yang lebih sederhana dengan tarif tiket

yang lebih terjangkau. Sedangkan *no frills* memberikan layanan dasar dengan harga tiket yang murah, tetapi penumpang tidak memiliki makanan atau hiburan, dan mungkin ada kebijakan bagasi berbayar. Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi untuk Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015. Sebuah bagasi tercatat yang disediakan untuk setiap kelompok pelayanan dengan batasan berat tertentu dijelaskan dalam Pasal 22 dari peraturan tersebut (Ibrahim et al., 2023). Bagasi tercatat untuk kelompok full service, misalnya, disediakan hingga 20 kg tanpa biaya tambahan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, maskapai *no frills* diperbolehkan menerapkan kebijakan bagasi berbayar, dengan syarat prosedural yang harus diikuti. Setiap kebijakan pelayanan maskapai harus dicatat dalam Standar Operasi Prosedur (SOP) yang telah disetujui oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Sebelum Lion Air menerapkan kebijakan bagasi berbayar, SOP harus diubah dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk disetujui. Pada 4 Januari 2019, Lion Air mengajukan perubahan Prosedur Operasional Standar (SOP) bagasi berbayar kepada Direktur Jenderal. Perubahan ini harus diberlakukan mulai tanggal 8 Januari 2019, empat hari sebelum pelaksanaan kebijakan tersebut. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 mengatur bagaimana Direktur Jenderal dapat mengajukan perubahan pada Standar Operasional Prosedur (SOP). Pasal 63 ayat (1) Peraturan menetapkan bahwa perubahan SOP sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 62 harus dipersetujui oleh Direktur Jenderal. Pasal 63 ayat (2) menetapkan bahwa badan usaha angkutan udara niaga berjadwal harus secara lengkap menyampaikan permohonan perubahan SOP kepada Direktur Jenderal paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sebelum perubahan SOP dilaksanakan.

Menurut Pasal 63(2) Peraturan, badan usaha angkutan udara niaga berjadwal harus menyerahkan permohonan perubahan SOP secara lengkap kepada Direktur Jenderal tidak lebih dari 60 (enam puluh) hari kerja sebelum pelaksanaan perubahan SOP. Namun, istilah "paling lama" dalam pasal tersebut memiliki dua penafsiran. Yang pertama menganggap "paling lama 60 hari kerja" sebagai batas waktu minimal untuk mengajukan perubahan prosedur standar operasi (SOP). Sebagai contoh, jika Lion Air dan perusahaan lain ingin melakukan perubahan Prosedur Operasional Standar (SOP) pada tanggal 31 Mei 2024, permohonan untuk perubahan SOP harus disampaikan kepada Direktur Jenderal paling lambat pada tanggal 1 April 2024. Jika permohonan tersebut disampaikan sebelum tanggal 1 April 2024, maka tidak sesuai dengan ketentuan karena tidak termasuk dalam batas waktu 60 hari kerja. Namun, jika disampaikan setelah tanggal 1 April 2024 dan belum diterima hingga tanggal 31 Mei 2024, masih termasuk dalam batas waktu 60 hari kerja sebelum pelaksanaan perubahan Prosedur Operasional Standar (SOP).

Dalam interpretasi kedua, batas waktu paling lama untuk pengajuan SOP didefinisikan sebagai "paling lama". Dalam hal ini, jika Lion Air dan perusahaan lain berencana melakukan perubahan SOP pada tanggal 31 Mei 2024, permohonan perubahan SOP harus disampaikan kepada Direktur Jenderal paling lambat pada tanggal 1 April 2024. Jika disampaikan setelah tanggal tersebut, itu akan melampaui batas waktu 60 hari kerja selesai. Untuk menentukan apakah perubahan prosedur operasional

standar (SOP) yang dilakukan oleh Lion Air dan Wings Air telah memenuhi persyaratan undang-undang, penting untuk menafsirkan istilah "paling lama" dengan benar. Oleh karena itu, alasan hukum dari Pasal 63 ayat 2 harus diperiksa.

Di Indonesia, terdapat Undang – Undang Nomor 08 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang menjadi landasan hukum dalam perlindungan hak konsumen. Dalam UUPK ini terdapat beberapa asas yang menjadi pedoman bagi pemerintah dalam merumuskan regulasi yang berkaitan dengan hubungan antara pelaku usaha dan konsumen. Asas-asas tersebut meliputi:

1. Asas Manfaat, yang menekankan bahwa upaya perlindungan konsumen harus semaksimal mungkin menguntungkan konsumen dan pelaku usaha.
2. Asas Keadilan, yang bertujuan untuk memastikan partisipasi yang maksimal dari seluruh masyarakat serta memberikan kesempatan kepada pelaku usaha dan konsumen untuk memperoleh haknya dan memenuhi kewajibannya secara adil.
3. Asas Keseimbangan, yang mengharapka adanya keseimbangan antara kepentingan materiil dan spiritual konsumen, pengusaha, dan pemerintah.
4. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen, yang memastikan bahwa pelanggan aman dan selamat saat menggunakan, menggunakan, dan memanfaatkan barang dan jasa yang dikonsumsi atau digunakan.
5. Asas Kepastian Hukum, yang memastikan bahwa baik pelaku usaha maupun konsumen mematuhi hukum dan dilindungi secara adil, sementara pemerintah memberikan jaminan hukum (Amran, 2018).

Fungsi hukum di mana konsep hukum diharapkan dapat memberikan keadilan, kepastian, keuntungan, dan ketertiban disebut perlindungan hukum. Menurut Setjito Rahardjo, perlindungan hukum adalah upaya untuk melindungi seseorang dengan memberikan kekuasaan atas hak asasinya untuk bertindak sesuai kepentingannya sendiri. Meskipun demikian, Muchsin menggambarkan perlindungan hukum sebagai upaya untuk melindungi seseorang dengan mengubah nilai-nilai atau aturan yang menciptakan ketertiban dalam interaksi sosial manusia. Kedua menjelaskan perlindungan hukum sebagai penggunaan fungsi hukum untuk mencapai tujuan hukum.

Dalam konteks hubungan antara perusahaan dan konsumen, terutama dalam ranah kontrakual, terdapat beberapa teori yang menggarisbawahi kewajiban moral yang dimiliki oleh sebuah perusahaan. Teori tersebut merangkum empat kewajiban utama moral perusahaan, yakni kewajiban untuk mematuhi isi perjanjian penjualan, memahami produk yang ditawarkan, menghindari penggunaan dengan pengaruh atau paksaan, serta menghindari adanya misrepresentasi (Kriswandar, 2024). Selain itu, dalam teori kontrak bisnis, terdapat pula empat kewajiban moral tambahan, antara lain kewajiban untuk mengungkapkan, kewajiban untuk tidak memaksa, kewajiban untuk memenuhi, dan kewajiban untuk tidak menyalahartikan. Ketentuan waktu paling lama 60 hari sebelum pelaksanaan perubahan SOP, sebagaimana diatur dalam Pasal 63 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015, pada dasarnya dirumuskan sebagai upaya preventif dalam memberikan perlindungan hukum kepada konsumen pengguna jasa penerbangan. Perlindungan hukum preventif ini memegang peranan penting dalam mencegah timbulnya sengketa antara konsumen dan pelaku usaha.

Dengan tingginya frekuensi penggunaan jasa penerbangan setiap harinya, setiap perubahan SOP yang diterapkan oleh maskapai penerbangan akan memiliki dampak yang signifikan bagi konsumen. Oleh karena itu, penting bagi setiap perubahan SOP untuk disosialisasikan dengan baik, bukan hanya dalam waktu satu, dua, atau tiga hari sebelum pelaksanaannya, melainkan jauh sebelumnya. Dengan menetapkan batas waktu 60 hari sebelum pelaksanaan perubahan SOP, Pasal 63 ayat (2) bertujuan untuk memberikan konsumen waktu yang cukup untuk memperoleh informasi mengenai kebijakan baru yang diterapkan oleh maskapai penerbangan. Hal ini memungkinkan konsumen untuk melakukan persiapan yang diperlukan, seperti menyesuaikan barang bawaan, menyiapkan biaya tambahan untuk bagasi, atau bahkan memilih maskapai penerbangan lain yang masih memberikan fasilitas bagasi gratis. Dengan demikian, ketentuan waktu paling lama 60 hari kerja sebelum pelaksanaan perubahan SOP sebagaimana diatur dalam Pasal 63 ayat (2) PM 185 Tahun 2015 haruslah dimaknai sebagai batas waktu "selambat-lambatnya" untuk pengajuan perubahan SOP. Dengan penafsiran demikian maka tujuan dari dirumuskannya Pasal 63 ayat (2) PM 185 Tahun 2015 yaitu untuk memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat umum yang pengguna jasa penerbangan menjadi tercapai.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa isu-isu terkait dengan kebijakan bagasi berbayar dalam industri penerbangan menjadi penting untuk dipahami secara mendalam, terutama dari sudut pandang hukum. Dalam kasus antara Komunitas Konsumen Indonesia melawan Lion Air Dkk, meskipun putusan pengadilan telah menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima, masih ada pertanyaan hukum yang belum terjawab sepenuhnya yaitu apakah kebijakan bagasi berbayar yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Lion Air Dkk telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan atau tidak. Berdasarkan peraturan perundang-undangan, maskapai LCC yang menyediakan layanan *no frills* dapat menerapkan kebijakan bagasi berbayar akan tetapi dari aspek prosedural terdapat perbedaan penafsiran terkait dengan batas waktu pengajuan perubahan SOP. Penafsiran terhadap batas waktu pengajuan perubahan SOP menjadi kunci dalam menentukan apakah kebijakan bagasi berbayar yang dilakukan oleh maskapai penerbangan Lion Air Dkk telah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan atau tidak. Frasa "paling lama 60 hari kerja" sebelum pelaksanaan perubahan SOP sebagaimana diatur dalam Pasal 63 ayat (2) PM 185 Tahun 2015 haruslah dimaknai sebagai batas waktu "selambat-lambatnya" untuk pengajuan perubahan SOP. Dengan penafsiran demikian maka tujuan dari dirumuskannya Pasal 63 ayat (2) PM 185 Tahun 2015 yaitu untuk memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat umum yang pengguna jasa penerbangan menjadi tercapai.

Dengan mempertimbangkan aspek-aspek hukum dan perlindungan konsumen, diperlukan sosialisasi kebijakan yang efektif serta pemahaman yang mendalam terhadap legal reasoning dari peraturan yang mengatur bagasi berbayar. Hal ini penting untuk memberikan perlindungan hukum yang kuat kepada konsumen pengguna jasa penerbangan, serta untuk mencegah timbulnya sengketa antara konsumen dan pelaku usaha. Melalui pemahaman yang lebih baik tentang implikasi hukum dari kebijakan

bagasi berbayar, diharapkan akan tercipta landasan yang lebih kokoh untuk kebijakan transportasi udara di masa depan. Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi dalam menyediakan pandangan yang lebih jelas dan pemahaman yang mendalam terhadap masalah ini, serta menggarisbawahi pentingnya perlindungan hukum dan keadilan bagi konsumen dalam konteks penerbangan udara.

REFERENSI

- Akhdi Martin Pratama, B. P. J. T. R. (2019). *Citilink Setuju Tunda Penerapan Bagasi Berbayar*. Ekonomi.Kompas.Com. <https://Ekonomi.Kompas.Com/Read/2019/01/31/085936426/Kemenhub-Citilink-Setuju-Tunda-Penerapan-Bagasi-Berbayar>
- Amran, A. (2018). *Perlindungan Hukum Konsumen Maskapai Penerbangan Di Indonesia*. Andalas University Press.
- Aulia, R. N. (2017). *Liberalisasi Industri Penerbangan Indonesia Studi Kasus: Dampak Beroperasinya Low Cost Carrier Terhadap Pertumbuhan Pariwisata Di Bali*.
- Badan Pusat Statistik. (2024). *Jumlah Penumpang Pesawat Di Bandara Utama*. <https://Www.Bps.Go.Id/Id/Statistics-Table/2/Njyjmg==/Jumlah-Penumpang-Pesawat-Di-Bandara-Utama--Orang-.Html>
- Fakhrudin, A. (2019). Pengaruh Karakteristik Pelayanan Terhadap Kepuasan Penumpang Low Cost Carrier Pada Maskapai Citilink Indonesia. *Jurnal Optimal*, 16(1), 29–56.
- H.K. Martono, A. P. (2016). *Hukum Udara Perdata Internasional Dan Nasional*. Rajagrafindo Persada. <https://Lib.Ui.Ac.Id/Detail?Id=20453345&Lokasi=Lokal>
- Ibrahim, A., Junus, N., & Kamba, S. N. M. (2023). Implementasi Hukum Pt. Garuda Indonesia Terhadap Kerugian Kehilangan Atau Kerusakan Barang Bagasi Konsumen Di Bandara Djalaludin. *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi Negara*, 1(4), 143–164.
- Kriswandar, A. S. (2024). Hukum Perlindungan Konsumen. *Penerbit Yayasan Prima Agus Teknik*, 1–140.
- Togatorop, A. (2019). *Penerapan Kebijakan Regulasi Bagasi Berbayar Pada Pengangkutan Penumpang Domestik Pesawat Udara Maskapai Lion Air.(Studi Pada Maskapai Lion Air Medan)*.