KOMPENSASI BAGI PENUMPANG PESAWAT UDARA

YANG MENGALAMI KECELAKAAN

DALAM PENERBANGAN DOMESTIK

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk Mengikuti Ujian Komprehensip

Pada Bagian Studi Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Oleh :

MEGA SASTRAWATI

02011181621107

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

INDERALAYA

2020

UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
INDRALAYA

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : MEGA SASTRAWATI

NIM : 02011181621107

PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM PERDATA

JUDUL SKRIPSI

KOMPENSASI BAGI PENUMPANG PESAWAT UDARA YANG MENGALAMI KECELAKAAN DALAM PENERBANGAN DOMESTIK

Secara Substansi telah disetujui dan dinyatakan siap untuk diuji/dipertahankan dalam Ujian Komprehensif

Indralaya, Maret 2020

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Dr. Hj. Annalisa Y, S.H., M.Hum
NIP. 196210251987032002

Pembimbing Pembantu

Theta Murty, S.H., M.H.
NIP. 198203202014042001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Dr. Febrian. S.H.,M.S
NIP. 196201311989031001P

SURAT PERNYATAAN

Nama Mahasiswa	: Mega Sastrawati
Nomor Induk Mahasiswa	: 02011181621107
Tempat/Tanggal Lahir	: Bekasi, 07 Febuari 1998
Fakultas	: Hukum
Strata Pendidikan	: S1
Program Studi	: Ilmu Hukum
Program Kekhususan	: Hukum Perdata

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar diperguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasi atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Dengan demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya melakukan hal ini yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian harinya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya, Maret 2020

METERAI TEMPEL

6000

Mega Sastrawati

NIM. 02011181621107

MOTTO

"Jangan lihat masa lampau dengan penyesalan; jangan pula lihat masa depan dengan ketakutan, tapi lihatlah sekitar anda dengan KESADARAN"

-James Thurber

"Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan) kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain"

-Q.S. Al Insyirah : 6-7

"Musuh yang paling berbahaya diatas dunia ini adalah rasa takut dan rasa bimbang. Teman yang paling setia, hanyalah keberanian dan keyakinan yang teguh."

-Andrew Jackson

"Jika satu pintu tertutup, maka seharusnya pintu lain sedang terbuka. Jika satu kesempatan hilang, akan ada satu kesempatan lain justru muncul."

-Darwis Tere Liye

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan saya kemudahan sehingga kami dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Shalawat serta salam semoga terlimpah curahkan kepada baginda tercinta kita yaitu Nabi Muhammad SAW yang kita nanti-natikan syafa'atnya di akhirat nanti.

Penulis mengucapkan syukur kepada Allah SWT atas limpahan nikmat sehat-Nya, baik itu berupa sehat fisik maupun akal pikiran, sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan skripsi sebagai tugas akhir untuk mendapatkan gelar Sarjana.

Penulis tentu menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan masih banyak terdapat kesalahan serta kekurangan di dalamnya. Untuk itu, penulis mengharapkan kritik serta saran dari pembaca untuk skripsi ini, supaya skripsi ini nantinya dapat menjadi skripsi yang lebih baik lagi. Demikian, dan apabila terdapat banyak kesalahan pada penulisan skripsi ini penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya.

Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak khususnya kepada ayahanda saya , kawan kawan gang buntu yang selalu mendukung saya serta dosen pembimbing pertama saya ibu Dr. Hj. Annalisa Yahanan, S.H., M.Hum. dan dosen pembimbing kedua saya yaitu ibu Theta Murty, S.H., M.H. yang telah membimbing saya dalam menulis skripsi ini.

Demikian, semoga skripsi ini dapat bermanfaat. Terima kasih.

Indralaya, 2019

Mega Sastrawati
NIM. 02011181621107

UCAPAN TERIMAKASIH

Syukur Alhamdulillah senantiasa penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. yang memiliki keistimewaan dan pemberian segala kenikmatan besar, baik nikmat iman, kesehatan dan kekuatan didalam penyusunan skripsi ini. Salawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Sayyidina Muhammad SAW. keluarga dan para sahabatnya dan penegak sunnah-Nya sampai kelak akhir zaman. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada kedua orang tua, ibu Dr. Hj. Annalisa Y, S.H., M.Hum selaku dosen pembimbing pertama dan ibu Theta Murty, S.H., M.H. yang selaku dosem pembimbing pembantu, disela-sela rutinitasnya namun tetap meluangkan waktunya untuk memberikan petunjuk, dorongan, saran dan arahan sejak rencana penelitian hingga selesainya penulisan skripsi ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Febrian, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
2. Bapak Dr. MadaApriandi., S.H., M.HCL, selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;

4. Bapak Drs. H. Murzal, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Ibu Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Studi Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
6. Tim Akademik Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Kampus Indralaya;
7. Teruntuk Tiara Shanti, Angestia Belgis, dan Dina Jessica yang selalu ada dan membantu saya dalam mengerjakan skripsi;
8. Teman-teman WAKACUT yang selalu mendukung; Teman-teman Lem Minggu, Lem sabtu yang selalu menghibur; Teman-teman Gang Buntu; Teman-teman Lea Kost;

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ..... **i**

HALAMAN PENGESAHAN ..... **ii**

SURAT PERNYATAAN. ..... **iii**

MOTTO DAN PERSEMBAHAN ..... **iv**

KATA PENGANTAR ..... **v**

UCAPAN TERIMAKASIH. ..... **vi**

DAFTAR ISI ..... **vii**

ABSTRAK. ..... **viii**

BAB I PENDAHULUAN

- **A. Latar Belakang.** **1**
- **B. Rumusan Masalah** **14**
- **C. Tujuan Penelitian** **15**
- **D. Manfaat Penelitian** **15**
- **E. Ruang Lingkup** **16**
- **F. Kerangka Teori.** **16**
- **G. Metode Penelitian** **21**
  1. Jenis Penelitian 21
  2. Pendekatan Penelitian 22
  3. Bahan Penelitian 23
     - a. Bahan Hukum Primer 23
     - b. Bahan Hukum Sekunder 23

4. Teknik Pengumpulan Bahan 24
5. Analisis Bahan..... 24
6. Teknik Penarikan Kesimpulan 24

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Udara..... 25
1. Pengertian dan Perjanjian Pengangkutan Udara 25
2. Asas dalam Pengangkutan Udara..... 28
3. Syarat-Syarat Pengangkutan Udara 31
4. Para Pihak Dalam Pengangkutan Udara Serta Hak dan Kewajiban Pengangkut dan Penumpang dalam Pengangkutan Udara 32

B. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Konsumen 37
1. Pengertian Perlindungan Konsumen 37
2. Tujuan Perlindungan Konsumen 38
3. Hak dan Kewajiban Konsumen 39
4. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha 42

C. Tinjauan Umum Tentang Ganti Rugi Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Dalam Pengangkutan Udara. 45
1. Pengertian Kecelakaan Penerbangan 45
2. Ganti Rugi Terhadap Kecelakaan Penerbangan 48
3. Syarat Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi Kecelakaan Penerbangan 49

BAB III PEMBAHASAN

A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pesawat Pada Penerbangan Domestik.....51

1. Pengaturan Hak Dan Kewajiban Bagi Penumpang Dan Pengangkut Dalam Penerbangan Domestik..... 52
2. Kompensasi Bagi Penumpang Pesawat Udara Yang Mengalami Kecelakaan Dalam Penerbangan Domestik. 57

B. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Dan Bentuk Penggantian Kerugian Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Pada Penerbangan Domestik.....52

1. Bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Kepada Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Dalam Penerbangan Domestik.....58
2. Jenis Ganti Rugi yang diberikan kepada Penumpang. 63

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan 68

B. Saran 69

DAFTAR PUSTAKA 70

LAMPIRAN

ABSTRAK

Nama : Mega Sastrawati
NIM : 02011181621107
Judul Skripsi : Kompensasi Bagi Penumpang Pesawat Udara Yang Mengalami Kecelakaan Dalam Penerbangan Domestik

Jasa pengangkutan khususnya transportasi udara di Indonesia sangat efektif dalam menghubungkan pulau yang satu dengan beberapa pulau lain nya, sehingga setiap tempat dalam wilayah Negara Republik Indonesia dapat dijangkau dengan mudah dan cepat. Dalam dunia penerbangan dikenal 3 macam pengertian kecelakaan pesawat terbang yakni kecelakaan, kejadian serius, dan kejadian/insiden. Penyebab kecelakaan pesawat biasanya diakibatkan oleh 3 faktor utama yaitu: faktor teknis, faktor cuaca dan faktor kesalahan manusia. Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/kelalaian kapten penerbangan sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian kapten penerbang tersebut. Pada kecelakaan penerbangan dapat menimbulkan akibat bagi penumpang yang mengalami luka-luka, cacat, dan meninggal dunia, serta bagasi yang hilang/musnah serta bagasi yang cacat/rusak akibat kecelakaan penerbangan. Permasalahan yang akan diambil adalah Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat pada penerbangan domestik dan Bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan dan bentuk pengganti kerugian terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pada penerbangan domestik. Metode penelitian yang digunakan adalah metode yuridis normatif. Perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan penerbangan adalah sejumlah uang dan biaya rumah sakit apabila yang mengalami luka-luka atau cacat ringan.

Kata Kunci : Kecelakaan; Penerbangan Domestik; Kompensasi Penerbangan; Penumpang;.

Pembimbing Utama,

Dr. Hj. Annalisa Y, S.H., M.Hum
NIP. 196210251987032002

Pembimbing Pembantu,

Theta Murty, S.H., M.H.
NIP. 198203202014042001

Ketua Bagian

Sri Turatmiyan, S.H., M.Hum
NIP. 196511011992032001

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara yang memiliki banyak pulau maka dari itu negara indonesia dijuluki sebagai negara kepulauan, dan untuk menjangkau pulau-pulau tersebut dibutuhkannya pengangkutan niaga baik angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara. Pengangkutan adalah hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran pengangkutan orang dan barang dari satu bagian kota ke kota lainnya[1].Pengangkutan dikatakan sebagai *derived demand* karena keperluan jasa angkutan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi.[2] Dilihat dari kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata transportasi. Dalam pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya mamiliki suatu makna yang sama, seperti kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, trans yang berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut dan

[1] Drs.M.N.Nasution, M.S.Tr.,APU., *Manajemen Transportasi edisi ketiga,* Ghalia Indonesia, Bogor,2008, hlm 2
[2] *Ibid*, hlm 4

membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ketempat lain[3] dan bisa diartikan juga bahwa transportasi adalah perpindahan manusia atau barang-barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia dan mesin.[4]

Adanya beberapa faktor yang menyebabkan pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia yaitu keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari banyaknya pulau-pulau, maka dari itu adanya Pengangkutan yang dilakukan melalui darat, laut, dan udara guna untuk menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Kemajuan bidang pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan di berbagai sektor; misalnya sektor perhubungan, pengangkutan memperlancar arus manusia, barang, jasa, informasi ke seluruh penjuru tanah air; sektor pariwisata, pengangkutan memungkinkan para wisatawan menjangkau berbagai objek wisata yang berarti pemasukan devisa bagi negara.

Jasa pengangkutan khususnya transportasi udara sangat efektif dalam menghubungkan pulau yang satu dengan beberapa pulau lain nya, sehingga setiap tempat dalam wilayah Negara Republik Indonesia dapat dijangkau dengan mudah dan cepat. Sistem transportasi udara meliputi atas alat angkut (*vehicles*), yaitu pesawat terbang, jalur penerbangan (*ways*); yaitu jaringan penerbangan, *air traffic control*, telekomunikasi dan navigasi, lampu landasan, dan meteorologi penerbangan.[5] Dalam

---

[3] Rustian Kamaludin, Ekonomi *Transportasi:Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm 14

[4] Soekardono R, *Hukum Dagang Indonesia jilid 1*, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hlm 4

[5] *Ibid*, hlm 201

pengangkutan udara, transportasi yang digunakan adalah pesawat udara, pesawat udara adalah pesawat yang dipergunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dengan pungutan biaya. Setiap pesawat udara harus layak udara. Layak udara artinya mampu melakukan penerbangan karena memenuhi syarat-syarat kemampuan terbang. Syarat-syarat kelayakan udara suatu pesawat udara ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Semua pesawat udara yang memenuhi syarat layak udara diberi sertifikat layak udara.[6] Kewajiban pokok pengangkut udara diimbangi dengan hak atas biaya pengangkutan yang diterima dari penerima atau pengirim atau penumpang.[7]

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan. Kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari tempat tertentu ke tempat tujuan dengan selamat, Sedangkan kewajiban pihak penumpang adalah membayar biaya pengangkutan. Tujuan pengangkutan transportasi udara adalah tujuan pihak-pihak dalam pengangkutan yang diakui sah oleh hukum.[8] Tujuan yang diakui sah oleh hukum disebut juga tujuan yang halal.

Tujuan yang halal adalah salah satu unsur pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu ada pada unsur keempat kausa yang halal. Artinya isi perjanjian pengangkutan yang menjadi tujuan itu harus tidak dilarang oleh undang-undang,

---

[6] Abdulkadir Muhammad, S.H, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 68

[7] *Ibid*, hlm 85

[8] *Ibid*, hlm 69

tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan. Tujuan perjanjian pengangkutan tidak hanya mengenai kepentingan pihak-pihak, melainkan juga kepentingan umum (masyarakat luas).[9]

Pentingnya transportasi udara tercermin pada meningkatnya kebutuhan jasa angkutan udara dari tahun ke tahun. Untuk memenuhi permintaan jasa angkutan tersebut, perlu adanya suatu sistem penyelenggaraan angkutan udara, baik dalam penerbangan domestik maupun internasional. Sistem penyelenggaraan angkutan udara domestik meliputi penerbangan komersial, baik berjadwal (*schedule flight*) maupun penerbangan udara tidak berjadwal (*non-schedule flight*) yang melakukan rute penerbangan nusantara, rute penerbangan lokal (daerah), rute penerbangan perintis. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, angkutan udara niaga bejadwal diatur dalam Bab X. Menurut bab tersebut angkutan udara niaga dilakukan secara berjadwal yang melayani rute penerbangan secara tetap dan teratur (*scheduled airlines*). Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberi pelayanan khusus terhadap penyandang cacat dan orang sakit, bertanggung jawab atas kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut. Disamping itu, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal juga bertanggung jawab kepada pihak ketiga yang menderita kerugian diakibatkan oleh

[9] *Ibid*, hlm 70

pengoperasian pesawat udara atau kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.[10]

Di Indonesia pada era reformasi sekarang ini, kebijakan angkutan udara cenderung liberal. Perusahaan penerbangan tumbuh dengan pesat dan jumlahnya meningkat. Mereka bersaing dengan sangat ketat satu perusahaan dengan perusahaan lainnya, dan ada satu terhadap yang lain kurang memerhatikan kepentingan penumpang, karena selama ini banyak sekali keluhan yang dialami oleh penumpang pesawat udara karena keterlambatan, pembatalan, kecelakaan dan kehilanganya bagasi maupun barang angkutan yang tiba gilirannya penumpang menjadi korban persaingan yang sangat ketat.[11] Dalam hal ini menurut Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 89 Tahun 2015, Penumpang pesawat udara adalah orang yang menggunakan jasa angkutan udara dan namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*).

Di dalam hukum pengangkutan sudah menegaskan tentang kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh, dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, menggantikan kerugian penumpang apabila terjadi kerugian pada penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang sudah di tetapkan pada waktu tertentu sesuai dengan yang tertera pada tiket, menjaminkan tidak adanya kehilangan maupun kerusakan barang bagasi, serta enjamin keselamatan para penumpang sampai dengan tujuan. Sedangkan

---

[10] Prof. Dr. H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010, hal 53

[11] *Ibid*, hlm 13

kewajiban penumpang adalah membayar biaya pengangkutan yang jumlahnya telah ditetapkan, menjaga barang bawaan apabila tidak dititipkan kepada pihak perusahaan penerbangan untuk dimasukan ke dalam bagasi pesawat, mentaati ketentuan-ketentuan yang di tetapkan pihak perusahaan penerbangan. Biasanya hak dan kewajiban para pihak sudah di tuliskan di dalam dokumen perjanjian dan disetujui apabila sudah terjadinya suatu perjanjian. Dilihat dari aspek hukum dan peraturan hukum mengenai ini meliputi hukum perjanjian yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Peraturan Menteri, dan Undang-Undang khusus lainnya.[12] Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh seragkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik.[13] Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.[14]

Dalam kegiatan pengangkutan udara niaga ini sering sekali pengangkut tidak memenuhi kewajiban nya sesuai dengan kebijakan yang sudah diatur atau dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi. Dalam beberapa kasus atau fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi oleh pengangkut adalah tidak memberikan

---

[12] R. Subekti., *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm 69

[13] Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H., *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm 90

[14] *Ibid*, hlm 37

kesalamatan, kenyamanan, serta keamanan dalam penerbangan seperti terjadinya kecelakaan pesawat yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia atau cacat, tidak disiplinnya waktu keberangkatan menjadi hambatan keberangakatan yang sering terjadi, ini menunjukan kurang siapnya pengangkut udara dalam penyediaan pesawat udara.[15]

Perkembangan dalam peraturan hukum transportasi udara khususnya transportasi udara niaga cukup pesat disesuaikan dengan perkembangan teknologi dan informasi. Beberapa peraturan yang digunakan indonesia saat ini, yaitu :

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal di Indonesia.

Di Negara Indonesia kecelakaan Transportasi baik Transportasi darat, laut, dan udara akan selalu mendapat perhatian yang besar dari masyarakat luas, ini disebabkan karena sektor yang mempunyai peran penting dalam perekonomian suatu daerah/negara dan bersifat menghubungkan suatu daerah dengan daerah lain, khususnya transportasi udara merupakan transportasi yang paling efisien dikarenakan tidak membutuhkan waktu lama untuk mencapai tempat tujuan. Jumlah kecelakaan di

[15] Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H., *Op.cit.*, hlm 159

Indonesia dari Tahun 2012-2017 mengalami kenaikan dan penurunan diliat dari data yang di rilis oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi disitus webnya.

Tabel No 1. Jumlah Penumpang Pesawat Terbang Lion Air an Sriwijaya Air yang mengalami kecelakaan di Indonesia :

NO	MASKAPAI	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	KORBAN JIWA	
				Korban meninggal / hilang	Korban Luka-luka / Selamat
1	LION AIR	2014	4	0	450
		2015	2	0	304
		2016	2	0	390
		2017	2	0	302
		2018	3	189	394
2	SRIWIJAYA AIR	2015	2	2	202
		2016	3	40	303
		2017	2	3	200
		2018	1	0	125

Sumber : Data Investigasi KNKT, 31 Desember 2017

Dilihat dari table diatas bahwa data yang dirilis oleh KNKT bahwa Lion Air mengalami kecelakaan pada tahun 2014 sampai dengan 2018 sebanyak 13 kecelakaan, dan paling banyak menelan korban meninggal pada tahun 2018 yang dimana kecelakaan tersebut terjadi pada pesawat Lion Air dengan nomor penerbangan JT610 yang jatuh di perairan Karawang, dan membawa penumpang sebanyak 189 beserta awak dan pilot, dan dinyatakan meninggal semua. Sedangkan

untuk Sriwijaya Air mengalami kecelakaan pada tahun 2015 sampai dengan 2018 sebanyak 8 kecelakaan, dan pada tahun 2016 paling banyak menelan korban meninggal.

Dalam dunia penerbangan dikenal 3 macam pengertian kecelakaan pesawat terbang yakni kecelakaan, kejadian serius, dan kejadian/insiden. Penyebab kecelakaan pesawat biasanya diakibatkan oleh 3 faktor utama yaitu: faktor teknis, faktor cuaca dan faktor kesalahan manusia. Dari ketiga faktor tersebut, studi menunjukkan bahwa sekitar 55% kecelakaan pesawat udara karena kesalahan/kelalaian kapten penerbangan sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan 45% sisanya disebabkan oleh hal lain yang mendukung terjadinya kesalahan/kelalaian kapten penerbang tersebut. Kecelakaan penerbangan di Indonesia termasuk kelompok serius insiden.[16] Dan sebagaimana diketahui, Pesawat Lion Air JT 610 tujuan Jakarta-Pangkalpinang pada 29 Oktober 2018 lalu jatuh di perairan Karawang, dalam kecelakaan tesebut, sebanyak 189 penumpang dinyatakan seluruhnya tewas. KNKT memaparkan kronologis jatuhnya pesawat Lion Air PK-LQP melalui pembacaan sebagian data pada kotak hitam atau blackbox. Ketuan KNKT Soerjanto Tjahjono menyebutkan, data yang ia dapat memperlihatkan pesawat mengalami stall atau kehilangan daya angkat sehingga terjatuh. Maskapai penerbangan Lion Air memastikan akan memberikan santunan dan uang tunggu serta uang duka kepada ahli waris korban jatuhnya Pesawat Lion Air di Tanjung Karawang sebesar Rp. 5.000.000 uang

[16] Eko Poerwanto dan Uyunnul Mauidzoh, *Analisis Kecelakaan Penerbangan Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan*, Jurnal Angkasa, Vol VIII, No 2, 2016, hlm 10

kedukaan Rp. 25.000.000, sera uang santunan meninggal dunia sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, yaitu sebesar Rp. 1.250.000.000.

Sebenarnya, dikatakan Indonesia sudah meratifikasi peraturan penerbangan sesuai Konvensi Montreal 1999 pada 2017. Dalam peraturan ini, korban meninggal dunia mendapai nilai santunan lebih dari Rp. 2.000.000.000. namun besaran santunan Rp. 2 Miliar hanya berlaku untuk penerbanga rute luar negeri, bukan domestik. Sehingga santunan bagi para korban jatuhnya Lion Air JT-610 mengacu pada Peraturan Menteri 77 Tahun 2011. Tidak hanya itu, santunan kepada para korban juga akan dierikan oleh PT Jasa Raharja (Persero) yang mendapat mandat menjamin setiap perjalanan moda transportasi umum, bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15 tahun 2017, bagi korban meninggal dunia, Jasa Raharja siap menyerahkan hak santunan sebesar Rp. 50.000.000, Namun kompensasi yang seharusnya diberikan kepada ahli waris mengalami kelambatan dari pihak maskapai dengan memberikan berbagai alasan.

Dana santunan atau kompensasi yang diberikan kepada keluarga korban tewas kecelakaan penerbangan merupakan kewajiban dari pihak maskapai dan pihak terkait akibat adanya kecelakaan tersebut berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011, selain itu pemberian kompensasi tersebut tidak menggugurkan hak korban maupun ahli warisnya untuk menggugat, kewajiban atau tanggung jawaban para pihak menjadi tidak terbatas jika kecelakaan disebabkan karena *Human Eror*. Selain itu dalam setiap kegiatan penyelenggaraan penerbangan akan memiliki resiko munculnya kerugian akibat cacat produk, yang kemudian berdampak pada

konsekuensi hukum. Resiko tersebut berkaitan dengan penyelesaian ganti kerugian kepada penumpang sebagai bentuk tanggung jawab hukum perusahaan sebagai produsen. Disamping itu kasus serupa juga pernah terjadi pada tahun 2009 ketika sekelompok korban dan ahli waris korban meninggal kecelakaan jatuhnya pesawat Mandala Air, yang sejumlah 33 orang bersama kuasa hukumnya bersama-sama menggugat Maskapai, Perusahaan Produksi Pesawat, dan perusahaan pendesain pesawat yang tertulis dalam Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor :186/PDT..G/2009/PN.JKT.PST. Dalam putusan tersebut hakim menolak gugatan para penggugat untuk seluruhnya dengan salah satu pertimbangan "menurut majelis hakim dan demi kepastian hukum bahwa penggugat secara hukum tidak memiliki hak hukum untuk menerima kompensasi atau santunan apapun lagi karena para penggugat telah secara tegas menandatangani surat pernyataan pelepasan hak/ *Relace and Discharge* (R&D) dan melepaskan haknya untuk mengajukan gugatan terhadap Tergugat.[17]

Seorang penumpang jika mengalami kerugian akibat kecelakaan (*accident*) maupun (*serious incident*) maka ia harus menerima ganti kerugian dari pihak asuransi, ini wajib diberikan sebagai kelanjutan tanggung jawab dari pihak pengangkut. Dalam kecelakaan pesawat terdapat kerugian bukan hanya diri sendiri tetapi kerugian dalam hal barang yang rusak atau cacat atau musnah akibat kecelakaan. Tangung jawab kepada penumpang dan/atau pengirman kargo dalam pengangkutan udara diatur

[17] Muhammad Usman Syahirul Azmani, *Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Penerbangan Dalam Memperoleh Ganti Rugi*, Jurnal Negara dan Keadailan, Vol 8, No 2, 2019

dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 141 tentang tanggung jawab apabila terjadinya kecelakaan, lalu Pasal 142 berisikan tentang Pengangkut tidak bertanggung jawab dan dapat menolak untuk mengangkut calon penumpang yang sakit terkecuali penumpang wajib didampingi oleh seorang dokter atau perawat yang bertanggung jawab dan dapat membantunya selama penerbangan berlangsung, Pasal 143 tentang pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, Pasal 144 tentang pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut, Pasal 145 yaitu pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut,dan 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.

Batas jumlah ganti rugi terhadap tanggung jawab pengangkut diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011, untuk penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.

1.250.000.000,00/penumpang , untuk penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meniggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses dari turun pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan(transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00/ penumpang, penumpang yang mengalami cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu 60 hari kerja sejak kecelakaan terjadi diberikan ganti rugi sebesar Rp. 1.250.000.000,00/penumpang, untuk penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan akan diberikan ganti rugi sebesar Rp. 200.000.000,00.[18] Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan diatas, aturan hukum nasional yang mengatur tentang kompensasi atau ganti rugi masih menjadi polemik, karena besarnya kompensasi dianggap tidak sebanding dengan kerugian terhadap nyawa, ukuran tentang apa yang menjadi dasar pemberian ganti rugi dalam perbuatan melawan hukum terhadap tubuh dan jiwa manusia pada dasarnya telah diatur dalam Pasal 1370 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. maka penulis akan membahas permaslahan ini dengan judul **"KOMPENSASI BAGI PENUMPANG PESAWAT UDARA YANG MENGALAMI KECELAKAAN DALAM PENERBANGAN DOMESTIK"**

[18] Lukmanul Hakim , Sri Walny Rahayu, *Perlindungan Dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Domestik. Kanun Jurnal Ilmu Hukum,* Vol 19, No 3, 2017, hlm 453

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah :

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat pada penerbangan domestik ?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan dan bentuk pengganti kerugian terhadap penumpang apabila terjadi kecelakaan pada penerbangan domestik?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka terdapat tujuan dari penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan penerbangan domestik.
2. Untuk mengetahui bagaimanakah bentuk tanggung jawab perusahaan penerbangan dan bentuk ganti rugi yang diberikan oleh perusahaan penerbangan kepada korban yang mengalami kecelakaan pesawat.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diharapkan dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

a. Dapat bermanfaat untuk perkembangan ilmu pengetahuan umum terutama perkembangan ilmu dalam bidang hukum;

b. Dapat memberikan gambaran tentang bentuk ganti rugi bagi penumpang yang meninggal atau penumpang yang mengalami luka-luka akibat kecelakaan penerbangan yang sering terjadi di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Untuk memberikan masukan bagi para pembaca terutama pihak yang bersangkutan dalam mengetahui bagaimana bentuk ganti rugi yang bagi penumpang pesawat udara yang mengalami kecelakaan dalam penerbangan domestik.

C. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini penulis memfokuskan terhadap ganti rugi bagi penumpang yang mengalami kecelakaan pada penerbangan domestik, baik yang mengalami luka-luka maupun yang meninggal. Agar skripsi ini terarah dan tidak menyimpang dari judul dan permasalahan yang akan dibahas.

D. Kerangka Teori

Dalam suatu penelitian kerangka teoritis memiliki kegunaan yang penting, didalam setiap penelitian selalu harus disertai dengan pemikiran-pemikiran teoritis, oleh karena adanya hubungan timbal balik yang erat antara teori (atau teori yang akan dibentuk), dengan kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisa dan kontruksi data.[19] Kerangka teori dalam penulisan karya ilmiah hukum mempunyai 4 (empat) ciri, yaitu:

[19] Prof. Dr. Soerjono Soekanto, S.H.,M.A., *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia, 1984, hlm 121.

a) Teori-teori hukum

b) Asas – asas hukum

c) Doktrin hukum

d) Ulasan pakar hukum berdasarkan bidangnya [20]

Kerangka yang akan digunakan penulis adalah teori yang sesuai dengan masalah yang akan di bahas , adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini ialah :

1. Teori Perjanjian

Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1313 menjelaskan pengertian dari perjanjian yaitu "Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan atau tindakan dimana satu orang atau lebih megikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih".[21] Di dalam pembuatan perjanjian para pihak bebas menentukan kehendak dalam membuat isi perjanjian dan dengan siapa membuat perjanjian. Namun demikian walaupun begitu suatu perjanjian tetaplah harus memenuhi beberapa syarat sah perjanjian, yaitu pertama, sepakat mereka yang mengikatkan dirinya,karena dalam suatu perjanjian tidak boleh adanya keterpaksaan, atau penipuan. Kedua, kecakapan untuk membuat suatu perikatan. Orang yang sudah bisa dibilang cakap adaah orang yang telah dianggap dewasa oleh hukum, yaitu sebagaimana yang dimaksud oleh pasal 330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, belum dewasa artinya mereka yang belum mencapai umur genap dua puluh satu tahun, dan tidak lebih dahulu telah kawin,[22] tidak dalam pengampuan, dan tidak sakit jiwa. Ketiga, suatu hal tertentu, yag

[20] ZainuddinAli, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Graafika, 2013, hlm 79.
[21] R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta; Indonesia, 1991, hlm 15
[22] Subekti, *Op.cit*, 1999, hlm 90

dimaksud degan suatu hal tertentu adalh objek dari perjanjian tersebut harus jelas. Hal ini dimaksud untuk menjamin kepastian dari perjanjian itu sendiri, sehingga akan melindungi para pihak di dalamnya. Keempat, suatu sebab yang halal, yang dimaksud dengan suatu sebab yang halal adalah sebab yang tidak dilarang oleh undang-undang, kesusilaan, atau ketertiban umum.

Syarat sah perjanjian yang pertama dan kedua disebut sebagai syarat subjektif, dan apabila sebuah perjanjian tidak memenuhi syarat subjektif maka perjanjian tersebut dibatalkan. Sedangkan syarat ketiga dan keempat disebut sebagai syarat objektif, dimana jika perjanjian tidak memenuhi syarat objektif, maka perjanjian tersebut batal demi hukum, atau perjanjian tersebut dianggap tidak pernah dibuat sebelumnya.

Dalam kaitannya dengan pemasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini, bahwa didalam pembelian tiket pesawat terbang adanya perjanjian antara pihak maskapai dngan konsumen, jadi apabila adanya kecelakaan pesawat terbang yang menyebabkan luka-luka atau sampai meninggal dunia sudah tertera dalam perjanjian pembelin tiket pesawat bahwa adanya tanggung jawab dari pihak perusahaan penerbangan.

2. Teori Perlindungan Konsumen

Perlindungan Konsumen diatur dalam Undang-Undang No 8 Tahun 1999 , dan memiliki tujuan untuk mensejahterakan konsumen, akan tetapi pada praktiknya para konsumen sering kali dirugikan oleh pelaku usaha tetapi kebanyakan konsumen enggan untuk menuntut kerugian yang mereka derita kepada pelaku usaha, dalam hal ini konsumen yang tidak menutut ganti rugi kepada pelaku usaha beranggapan bahwa

mereka adalah pihak yang lemah.[23] Dalam Undang-Undang yang mengatur tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa perlindungan konsumen untuk memberikan adanya kepastian hukum dalam melindungi konsumen.[24] Dalam hal cakupan dalam perlindungan konsumen itu dibedakan menjadi dua aspek yaitu perlindungan terhadap kemungkinan barang yang diserahkan kepada konsumen apabila tidak sesuai dengan apa yang telah di sepakati sebelumnya, dan perlindungan terhadap konsumen terhadap syarat-syarat yang tidak adil bagi konsumen.

Setiap Undang-Undang memiliki asas yang diatur dalam pasal 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu Perlindungan Konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, kemanan, dan keselamatan konsumen serta kepastian hukum. Dalam hal ini Konsumen adalah individu atau sekelompok orang yang melakukan pembelian untuk tujuan penggunaan personal, sedangkan produsen adalah individu atau organisasi yang melakukan pembelian untuk tujuan produksi.

Dalam kaitan teori perlindungan konsumen dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini ialah adanya perlindungan bagi para penumpang pesawat terbang yang mengalami kecelakaan yang bisa menyebabkan luka-luka atau sampai meninggal dunia. Hak-hak penumpang mulai dari masa sebelum penerbangan sampai dengan

---

[23] Aulia Muthia, *Hukum Perlindungan Konsumen Dimensi Hukum Positif dan Ekonomi Syariah*, Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2018, hlm 38

[24] Roesmawati, *Pokok-Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Depok, Prenadamedia Group, 2018, hlm 6

setelah penerbangan merupakan tanggung jawab dari pihak pengangkut dalam bentuk kewajiban mengganti rugi apabia penumpang mengalami kerugian.[25]

3. Teori Ganti Rugi

Ganti rugi menurut Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 77 Tahun 2011 adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian, sedangkan ganti rugi didalam suatu perikatan adalah perbuatan yang wajib dilaksanakan pihak yang berwanprestasi kepada pihak yang merasa dirugikan. Dalam pasal 1246 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat ditarik kesimpulan dari unsur-unsur ganti rugi yaitu ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan, lalu kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur, bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Dalam teori ini tentu sangat berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas , dikarenakan di dalam teori ini dijelaskan bahwa apabila pihak maskapai melakukan pelanggaran wanprestasi sudah seharusnya timbulah ganti kerugian kepada penumpang yang merasa dirugikan akibat kecelakaan yang di alaminya atau kecelakaan yang menyebabkan kematian. Sekalipun penumpang yang mengalami kecelakaan tetapi tidak mengalami kematian maupun luka-luka, tetap harus mendapatkan ganti kerugian .

[25] Annalisa Yahanan Dan Prof. Dr. Kamal Halili Hassan, *Hak Ganti Rugi Penumpang Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Telaah Undang-Undang Penerbangan Indonesia*, Jurnal Hukum dan Dinamika Masyarakat, Vol 7 No 2 April 2010, hlm 177

E. Metode Penelitian

Metode ilmiah merupakan prosedur dalam mendapatkan pengetahuan yang disebut ilmu. Didalam penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Penelitian hukum menurut Peter Mahmud Marzuki adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum atau doktrin-doktrin hukum. Aturan hukum adalah pedoman atau norma-norma hukum yang diberlakukan dalam masyarakat. Doktrin-doktrin hukum adalah ajaran-ajaran yang dikemukakan oleh para sarjana hukum[26]. Dalam penelitian ini penulis memakai jenis penelitian normatif. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji Penelitian Normatif disebut juga penelitian hukum kepustakaan adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Bahan Pustaka merupakan bahan yang berasal dari sumber primer dan sumber sekunder.[27]

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan diartikan sebagai usaha dalam rangka aktivitas penelitian unuk mengadakan hubungan dengan orang yang di teliti atau metode-metode untuk mencapai pengertian tentang masalah penelitian.[28] Penulis memakai beberapa pendekatan, yaitu sebagai berikut :

---

[26] Dr. H. Salim HS, S.H., M.S. Erlies Septiana Nurbani, S.H., LLM., *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertas*, Jakarta , PT Raja Grafindo Persada, 2013, hal 5

[27] *Ibid,* hal 11

[28] *Ibid,* hal 17

a) Pendekatan Perundang-Undangan (*statue approach*)

Pendekatan yang melihat sesuai dengan undang-undang dan regulasi yang bersangkutan dengan isi hukum yang ada, dan kesesuaian dengan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1945 atau undang-undang lainnya serta peraturan menteri lainnya.

b) Pendeketan Konseptual (*conseptual approach*)

Pendekatan yang melihat dari pandangan-pandangan doktrin-doktrin yang bekembang dalam ilmu hukum. Dalam pandangan atau doktrin akan memperjelas ide-ide dan pengertian-pengertian dalam ilmu hukum, konsep hukum, serta konsep hukum, maupun asas-asas hukum yang relevan dengan permasalahan.

3. Bahan Penelitian

Sumber data yang paling utama dalam penelitian hukum normatif adalah data kepustakaan. Di dalam kepustakaan hukum sumber datanya disebut juga bahan hukum. Bahan hukum adalah segala sesuatu yang dapat dipakai atau diperlukan untuk tujuan menganalisis hukum yang berlaku. Bahan hukum yang dikaji dalam penelitian meliputi :

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mengikat berupa peraturan perundang-undangan , yang antara lain dari :

1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
2) Undang-Undang Nomor 9 Tahun tentang Penerbangan

3) Undang-Undang Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

b) Bahan Hukum Sekunder

Dalam bahan hukum sekunder memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer sebagaimana yang terdapat dalam kumpulan pustaka yang bersifat sebagai penunjang dari bahan hukum primer, yang terdiri dari :

1) Buku-buku;
2) Artikel-artikel;
3) Jurnal-jurnal;
4) Dan berbagai tulisan lainnya.

4. Teknik Pengumpulan Bahan

Teknik pengumpulan bahan-bahan hukum dilakukan dengan pengelompokan peraturan perundang-undangan, membaca buku-buku, serta meneliti bahan-bahan pustaka dan sumber lainnya yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini. Setelah memperoleh bahan-bahan hukum dengan mengadakan klarifikasi terhadap bahan-bahan hukum untuk mempermudah penelitian ini.

5. Analisis Bahan

Didalam penelitian ini dalam menganalisis dan mengelola data-data yang terkumpul adalah analisis kualitatif, yang dimaksud analisis kualitatif adalah memberikan

gambaran terhadap permaslahan yang ada dengan berdasarkan pada pendekatan yuridis normatif.[29]

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dalam skripsi ini dengan cara pengambilan kesimpulan dari pembahasan yang bersifat umum menjadi kesimpulan yang bersifat khusus sehingga dapat mencapai tujuan yaitu menjawab rumusan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Abdulkadir Muhammad, S.H., 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti

Abdulkadir Muhammad, 2007, *Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi*,Yogyakarta, Penerbit Genta Press

Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2009, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta, Sinar Grafika

David M.L. Tobing, 2019, *Klausula Baku : Paradoks Dalam Penegakan Hukum Perlindungan Konsumen,* PT. Gramedia Pustaka Utama

H.A. Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers

H.K. Martono dan Amad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta, Rajagrafindo Persada

HMN. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3:Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan

K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta, Raja Grafindo Persada

M.N.Nasution, M.S.Tr.,APU., 2008, *Manajemen Transportasi edisi ketiga*, Bogor, Ghalia Indonesia

P. Joko Subagyo, 2009, *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek*, Jakarta, PT. Asdi Mahasatya

R. Subekti., *Aneka Perjanjian, Bandung*, PT. Citra Aditya

R. Suroso, 2010, *Perjanjian Dibawah Tangan: Pedoman Praktis Pembuatan dan Aplikasi Hukum,* Sinar Grafika

Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi:Karakteristik, Teori dan Kebijakan,* Jakarta, Ghalia Indonesia

Soekardono R, 1981, *Hukum Dagang Indonesia jilid 1*, Jakarta, Rajawali Press

Soerjono Soekanto, S.H.,M.A.,1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia

Salim HS, S.H., M.S. Erlies Septiana Nurbani, S.H., LLM., 2013, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertas*, Jakarta , PT Raja Grafindo Persada

Siti Nurbaiti, 2009, *Hukum Pengangkutan Darat,* Penerbit Universitas Trisakti

P. Joko Subagyo, 2009, *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek*, Jakarta, PT. Asdi Mahasatya

ZainuddinAli, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Graafika

B. JURNAL

Ali Mansyur, Irsan Rahman. Penegakan Hukum Perlindungan Konsumen Sebagai Upaya Peningkatan Mutu Produksi Nasional. *Jurnal Pembaharuan Hukum.* Vol. II. No 1. 2015

Annalisa Yahanan Dan Prof. Dr. Kamal Halili Hassan. Hak Ganti Rugi Penumpang Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Telaah Undang-Undang Penerbangan Indonesia. *Jurnal Hukum dan Dinamika Masyarakat.* Vol 7. No 2. 2010

Arifian Setiantoro. Urgensi Perlindungan Hukum Konsumen. *Jurnal RechtsVinding* Media Pembinaan Hukum Nasional. Vol 7. No 1. 2018

Ashar Sinilele. *Perlindungan hukum terhadap Penumpang pada Transportasi Udara.*Vol 5.No 2 . 2016

Eko Poerwanto dan Uyunnul Mauidzoh. Analisis Kecelakaan Penerbangan Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Jurnal Angkasa*. Vol VIII. No 2. 2016

Inosentius Samsul, "Perlindungan Konsumen Jasa Keuangan Pasca Pembentukan Otoritas Jasa Keuangan" dalam Jurnal *Negara Hukum*. Vol 4 No. 2, November 2013

Lukmanul Hakim , Sri Walny Rahayu, Perlindungan Dan Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Domestik, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*. Vol 19, No 3, 2017

Mahardika, Sudarsana, Perbuatan Melanggar Hukum Oleh Maskapai Penerbangan Terkait Pembatalan dan Keterlambatan Pengankutan, *Jurnal Hukum Fakultas Hukum Udayana*. 2017. Bali

Mangara Pasaribu Wirasawasta, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara, *Jurnal Mercatoria* Vol. 9 No. 1, Juni 2016

Muhammad Usman Syahirul Azmani, Perlindungan Hukum Korban Kecelakaan Penerbangan Dalam Memperoleh Ganti Rugi, *Jurnal Negara dan Keadailan*, Vol 8, No 2, 2019

Rando Pohajouw, Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, *Jurnal Lex Privatum*, Vol. IV, No. 6, Juli 2016

Welly Pakan. Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Indonesia. *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.* Vol.34 . No.1 . 2008

C. PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Terjemahan R. Subekti dan R. Tjitrosudibyo)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkatan Udara

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15 Tahun 2017