

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri penerbangan global adalah salah satu bagian integral perekonomian global yang memiliki peran penting dalam pembangunan di berbagai sektor. Sektor tersebut seperti transportasi, manufaktur, teknologi serta sektor-sektor lainnya. Industri penerbangan juga memiliki keterikatan yang erat dengan kondisi ekonomi global. *International Air Transport Association (IATA)* memperkirakan jumlah penumpang angkutan udara global sebanyak 3,6 miliar pada Tahun 2016.¹ Indonesia sendiri memiliki pertumbuhan yang sangat pesat sekali terlihat dengan banyaknya maskapai penerbangan yang melayani rute penerbangan baik internasional maupun nasional.

Berdasarkan informasi dari Kementerian perhubungan (Kemenhub) yang menyatakan industri penerbangan Indonesia mencatatkan tiga Tahun terakhir ini terjadi peningkatan jumlah penumpang angkutan udara yang cukup signifikan. Pada Tahun 2011 total jumlah penumpang adalah 68.349.439 orang, domestik sebesar 60.197.306 orang dan internasional 8.152.133 orang. Tahun 2012, total jumlah penumpang sebesar 81.359.755 orang dengan penumpang domestik 71.421.464 orang dan internasional sebesar 9.938.291 orang. September 2013 total jumlah penumpang angkutan udara 49.081.891 orang, dengan domestik 43.002.808 orang dan internasional 6.079.083 orang.² Hal ini disebabkan oleh beberapa alasan mengapa orang lebih

¹ Ririn Radiawati, 28 Januari 2013, *Tujuh Negara dengan bandara tersibuk secepat, <http://www.m.merdeka.com/> dikutip tanggal 12 maret 2014.*

² Hendra Kusuma, 11 Desember 2013, *Akhir Tahun, penumpang pesawat ditaksir melonjak naik 15%, <http://www.okezone.com/> kutip 13 Februari 2014*

memilih naik pesawat dibandingkan transportasi lainnya yaitu penumpang ingin menghemat waktu dan tiketnya murah. Penumpang pesawat yang merupakan konsumen dan maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha, memiliki hak dan kewajibannya. Namun, banyak keluhan yang diadukan masyarakat kepada Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, mulai dari masalah bagasi, keberangkatan dan lainnya. Hal ini tentulah menjadi perhatian kita semua, apalagi mengenai keterlambatan penerbangan (*flight delay*). Menurut IATA (*International Air Transport Association*), ada 71 jenis penyebab keterlambatan pesawat. Kalau dikerucutkan lagi, ada 11 kelompok penyebab. Salah satu yang paling penting adalah kontribusi penumpang dan bagasi ke dalam salah satu kelompok penyebab itu.³

Penerbangan yang terlambat (*delayed*) merupakan hal yang sangat merugikan baik sebagai penumpang maupun sebagai maskapai penerbangan. Ada banyak konsekuensi yang harus maskapai penerbangan lakukan terhadap terjadinya keterlambatan diantaranya denda yang diberlakukan oleh pemerintah. Maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab untuk mengantisipasi dan mengendalikan terjadinya keterlambatan penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan No.49 Tahun 2012 tentang standar pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, telah mengatur mengenai keterlambatan penerbangan namun terkadang ada saja maskapai penerbangan tidak mengikuti aturan tersebut. Sehingga penumpang dirugikan dengan adanya keterlambatan penerbangan. Seperti salah satu maskapai penerbangan Lion air, untuk keterlambatan penerbangan

³ Tinta Pena, 04 Agustus 2014, *Sisi Lain Penerbangan yang Terlambat (Delayed)*, <http://www.wordpress.com/tintapena.co> dikutip tanggal 13 Desember 2014.

tidak memberikan kompensasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.49 Tahun 2012 tentang standar pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.

Peneliti mengalami sendiri dengan keterlambatan penerbangan selama 1 jam Lion air tidak memberikan kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (*snack box*). Keterlambatan pesawat/ penerbangan (*flight delay*) juga pernah digugat oleh seorang penumpang di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, oleh salah satu penumpang yang bernama David. Keterlambatan (*delay*) yang dilakukan oleh Lion Air tanpa ada informasi dan penjelasan resmi sehingga merugikan David sebagai penumpang yang kala itu ia harus menghadiri sidang tepat waktu. Merasa dirugikan, David dipaksa melayangkan gugatan kepada Lion Air.

Pada gugatannya, David menuntut agar Lion Air dinyatakan melakukan perbuatan melawan hukum (PMH) karena tidak memberikan informasi atas *delay* keberangkatan. David juga menuntut agar Lion Air membayar ganti rugi sebesar Rp. 718.500,- angka tersebut adalah biaya tiket pesawat Garuda sebesar Rp.688.500,- ditambah airport tax sebesar Rp.30.000,-. Selain itu, David juga menuntut agar klausul baku yang ada didalam tiket Lion Air bertuliskan “Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian apapun yang ditimbulkan oleh pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan ini, termasuk segala keterlambatan datang penumpang dan/atau keterlambatan penyerahan bagasi“ batal demi hukum.

Adapun tujuan David menggugat adalah agar hak-hak penumpang sebagai konsumen tidak dipermainkan oleh pengusaha di bidang jasa. Seperti diatur

dalam Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, karena selama ini hak penumpang selalu diremehkan oleh pihak maskapai. Apabila penumpang terlambat lima menit *check in*, maka dia harus ikut penerbangan selanjutnya, dengan konsekwensi membayar biaya tambahan yang tidak sedikit. Jika terjadi penundaan, maka pihak maskapai cukup hanya meminta maaf saja, hal ini tentu sangat tidak adil.

Perlindungan terhadap penumpang pun kian menjadi persoalan dengan adanya banyak keluhan-keluhan mulai dari kecelakaan maupun terkait dengan masalah keberangkatan. Apalagi ketika ada keluhan dari masyarakat kepada maskapai penerbangan, terkadang mereka melempar tanggung jawab.

Perlindungan terhadap penumpang seperti di atas telah diatur dalam hukum internasional yang terdiri atas Konvensi Warsawa 1929⁴, *Protocol The Hague* 1955, Konvensi Guadalajara 1961, *Montreal Agreement Of* 1966, Guatemala City Protocol 1971, Protocol Tambahan No.1,2,3 dan 4, Konvensi Montreal 1999, berdasarkan hukum nasional yang meliputi kitab undang-undang hukum perdata (KUHPerdata), ordonansi pengangkutan udara Stb.1939-100, Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan⁵ dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen tidak hanya memberikan perlindungan kepada konsumen saja tetapi memberikan

⁴ Pada pokoknya konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dar tiket penumpang (*passenger ticket*), tiket bagasi (*baggage claim*), surat muatan udara (*airwaybill atau consignment note*), prinsip tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang dikaitkan dengan tanggung jawab terbatas, pengertian transportasi udara internasional, yuridiksi Negara anggota. Konvensi Warsawa 1929 ini hanya berlaku terhadap transportasi udara Internasional.

⁵ H.K.Martono dan Amad Sudiro,2011, *Hukum Angkutan Udara*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm.213

perlindungan kepada masyarakat (publik) pada umumnya, mengingat setiap orang yang memakai barang dan/atau jasa adalah konsumen. Sedangkan pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha baik berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang menjalankan kegiatan usahanya dibidang ekonomi. Perusahaan atau maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha, sedangkan konsumennya adalah para penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara yang ditawarkan oleh maskapai penerbangan. Oleh karenanya harus dilindungi karena terjadi hubungan timbal balik dan dapat berakibat hukum.

Perlindungan konsumen merupakan perlindungan hukum total yang memberikan perlindungan pada penumpang mulai dari taraf pembuatan pesawat udara sampai pada saat ia telah selamat sampai di tempat tujuan. Jika terjadi kecelakaan, maka ia atau ahli warisnya yang berhak memperoleh ganti rugi dengan cara yang mudah, murah dan cepat. Unsur-unsur perlindungan konsumen jasa angkutan udara secara lengkap meliputi berbagai aspek antara lain aspek keselamatan; aspek keamanan; aspek kenyamanan; aspek pelayanan; aspek pertarifan dan aspek perjanjian angkutan udara.

Penentuan pertanggungjawaban perusahaan penerbangan tentunya harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, sehingga dapat ditentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab, hal-hal yang dapat dipertanggungjawabkan, bentuk-bentuk pertanggungjawaban, besar ganti kerugian dan lain-lain. Pada kegiatan penerbangan komersil atau transportasi udara niaga terdapat beberapa ketentuan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang baik yang bersumber pada

hukum nasional maupun yang bersumber pada hukum internasional. Ketentuan hukum nasional yang secara khusus mengatur tentang kegiatan penerbangan saat ini adalah Perjanjian pengangkutan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan beberapa peraturan pelaksana lainnya. Sedangkan ketentuan yang secara khusus mengatur tentang penyelenggaraan angkutan udara adalah Peraturan Menteri Perhubungan No.77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan No.49 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Perlindungan hukum terhadap penumpang ini sangat menarik untuk diteliti dikarenakan pengguna jasa angkutan udara terus saja meningkat dalam tiap Tahunnya. Perlindungan hukum pun haruslah dikedepankan mengingat seringnya tidak berjalan secara seimbang dimana konsumen berada di posisi yang lemah dan tidak berdaya jika dibandingkan dengan posisi pelaku usaha yang lebih kuat, apalagi jika persoalannya keterlambatan penerbangan (*flight delayed*).

B. Masalah dan Ruang Lingkup Penelitian

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

- a. Bagaimana tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan penerbangan ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen?

- b. Bagaimana perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen?
- c. Putusan pengadilan terhadap gugatan dengan Nomor Perkara 309/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst antara David M.L. Tobing, SH.Mkn dengan PT.Lion Mentari Air Lines.

2. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini adalah hukum keperdataan dan hukum perlindungan konsumen mengenai tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap penumpang pesawat atas keterlambatan penerbangan (*flight delay*) dan perlindungan hukumnya terhadap penumpang yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan tersebut ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menganalisis tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap penumpang pesawat yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen yang dirugikan akibat keterlambatan

penerbangan ditinjau dari Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

- c. Untuk mengetahui putusan pengadilan terhadap gugatan dengan Nomor Perkara 309/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst antara David M.L. Tobing, SH.Mkn dengan PT.Lion Mentari Air Lines.

2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Secara Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam mengembangkan Ilmu Hukum khususnya Keperdataan yang berkaitan dengan Perlindungan Konsumen (Penumpang Maskapai Penerbangan) yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Penerbangan.

b. Secara Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan berguna :

1. Upaya perluasan pengetahuan bagi peneliti dan sumber informasi bagi pembaca mengenai tanggungjawab maskapai penerbangan dan perlindungan hukum terhadap penumpang yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan.
2. Sebagai bahan dasar atau masukan bagi praktisi (advokat), Masyarakat maupun pengambil kebijakan dalam melakukan *complain* (keluhan) terhadap maskapai penerbangan.

D. Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah abstraksi hasil pemikiran atau kerangka acuan atau dasar yang relevan untuk pelaksanaan suatu penelitian ilmiah, khususnya penelitian hukum. Kerangka teori merupakan upaya untuk mengidentifikasi teori-teori hukum, konsep-konsep hukum, asas-asas hukum, serta norma-norma hukum.

Untuk mengkaji permasalahan hukum secara mendetail diperlukan beberapa teori yang merupakan rangkaian asumsi, konsep, definisi, untuk mengembangkan, menekankan serta menerangkan suatu gejala sosial secara sistematis. Suatu teori adalah hubungan antara dua fakta atau lebih, atau pengaturan fakta menurut cara-cara tertentu fakta tersebut merupakan suatu yang dapat diamati dan pada umumnya dapat diuji secara empiris, oleh sebab itu dalam bentuknya yang paling sederhana, suatu teori merupakan hubungan antara dua variable atau lebih yang telah diuji kebenarannya.⁶

Teori hukum adalah cabang ilmu hukum yang membahas atau menganalisis tidak sekedar menjelaskan atau menjawab pertanyaan atau permasalahan secara kritis ilmu hukum maupun hukum positif dengan menggunakan interdisipliner. Jadi, tidak hanya menggunakan metode sintesis saja. Dikatakan secara kritis karena pertanyaan-pertanyaan atau permasalahan teori hukum tidak cukup dijawab secara “otomatis” oleh

⁶ Soerjono Soekanto, 2001, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.30

hukum positif karena memerlukan argumentasi atau penalaran.⁷ Teori terdiri dari serangkaian pemahaman-pemahaman dari suatu kenyataan yang tersusun secara sistematis, logis dan konkrit yang melalui serangkaian pengujian yang telah diakui kebenarannya (walaupun sementara) dan masih membutuhkan serangkaian pengujian lagi agar diperoleh suatu kebulatan pemahaman tentang suatu hal.⁸ Dalam dunia hukum terhadap pemahaman bahwa istilah teori bukanlah suatu yang harus dijelaskan tetapi sebagai sesuatu yang seolah-olah telah dipahami maknanya.⁹

Permasalahan yang terkait dengan perlindungan hukum terhadap penumpang pesawat atas keterlambatan penerbangan akan dijawab dan diuraikan melalui teori-teori sebagai berikut:

1. Untuk menjawab rumusan masalah mengenai tanggungjawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan penerbangan digunakan teori sebagai berikut :

Teori Tanggung Jawab

Adapun teori yang digunakan dalam melakukan penelitian ini menggunakan Teori tanggung jawab hukum. Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa: “Seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal

⁷ Sudikno Mertokusumo, 2012, *Teori hukum (edisi revisi)*, Cahaya atma pustaka, Yogyakarta, hlm.87

⁸ B.Hestu Cipto Handoyo, 2008, *Prinsip-prinsip Legal Drafting dan Desain Naskah Akademik*, Universitas Atmajaya, Yogyakarta, hlm.28

⁹ Otje Salman, 2008, *Teori Hukum – Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, Refika Aditama, Jakarta, hlm.19

perbuatan yang bertentangan.”¹⁰ Lebih lanjut Hans Kelsen menyatakan bahwa “Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut kekhilafan (*negligence*) dan kekhilafan dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan (*culpa*), walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.”

Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri atas:¹¹

- a. Pertanggungjawaban individu, yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri.
- b. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.
- c. Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian.
- d. Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab secara etimologi adalah kewajiban terhadap segala sesuatu atau fungsi menerima pembebanan sebagai akibat tindakan

¹⁰ Hans Kelsen sebagaimana diterjemahkan oleh soemardi, *General Theory Of Law And State*, Teori Umum Hukum Dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik, BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007, hlm.81

¹¹ Hans Kelsen sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, *Teori Hukum Murni*, Nuansa & Nusa Media, Bandung, 2006, hlm.140

sendiri atau pihak lain. Pengertian tanggung jawab menurut kamus besar bahasa Indonesia adalah suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika terjadi sesuatu dapat dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan seterusnya).¹²

Menurut kamus hukum ada 2 istilah pertanggung jawaban yaitu : *Liability (the state of being liable)* dan *responsibility (the state of fact being responsible)*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas, dimana *liability* menunjuk pada makna yang paling komprehensif, meliputi hampir setiap karakter resiko atau tanggung jawab yang pasti, yang bergantung, atau yang mungkin. *Liability* didefinisikan untuk menunjuk semua karakter hak dan kewajiban. *Liability* juga merupakan kondisi tunduk kepada kewajiban secara actual atau potensial, kondisi bertanggung jawab terhadap hal-hal yang aktual atau mungkin seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau beban, kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang dengan segera atau pada masa yang akan datang. *Responsibility* berarti suatu hal yang dapat dipertanggung jawabkan atau suatu kewajiban dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan, kecakapan. *Responsibility* juga berarti kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan, dan memperbaiki atau sebaliknya memberi ganti rugi atas kerusakan apapun yang telah ditimbulkan.

Menurut Roscoe Pound, jenis tanggung jawab ada 3 yaitu :

1. Pertanggung jawaban atas kerugian dengan sengaja.

¹² Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1991. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, cet ke:1, Balai Pustaka, Jakarta.

2. Atas kerugian karena kealpaan dan tidak disengaja.
3. Dalam perkara tertentu atas kerugian yang dilakukan tidak karena kelalaian serta tidak disengaja.

Fungsi teori dalam penelitian tesis ini adalah memberikan arah/petunjuk serta menjelaskan gejala yang diamati, karena penelitian ini diarahkan kepada ilmu hukum positif yang berlaku, yaitu tentang hukum perjanjian dan lahirnya perjanjian yang ditetapkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dengan azas hukum kebebasan berkontrak yang menjadi dasar lahirnya perjanjian antara Pengusaha maskapai penerbangan dan Penumpang.

2. Untuk menjawab rumusan masalah tentang perlindungan hukum ataupun konsumen yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan, digunakan teori sebagai berikut :

Teori Perjanjian

Perjanjian yang sah adalah perjanjian yang memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang. Perjanjian yang sah diakui dan diberi akibat hukum. Menurut ketentuan pasal 1320 KUHPerdata syarat sah perjanjian adalah :

1. Adanya persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian (Konsensus).
2. Adanya kecakapan pihak-pihak yang membuat perjanjian (*capacity*).
3. Adanya suatu hal tertentu (objek).
4. Adanya sebab yang halal (*causa*).

Menurut ketentuan pasal 1338 KUHPerdara, perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya, tidak dapat ditarik kembali tanpa ada persetujuan kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang cukup menurut undang-undang dan harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Alasan menggunakan teori tanggung jawab, oleh karena adanya pembahasan mengenai pengaturan tanggungjawab maskapai penerbangan hal ini masuk dalam substansi hukum (*legal substance*). Teori Perjanjian digunakan karena perjanjian merupakan suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang berjanji untuk melaksanakan suatu hal.¹³ Melalui perjanjianlah terciptanya perikatan atau hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak yang membuat perjanjian serta mempunyai asas kebebasan berkontrak.

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang ingin atau akan diteliti.¹⁴ Sesuai dengan definisi tersebut maka peneliti akan memberikan batasan pengertian yang berhubungan dengan judul yaitu :

- a. Perlindungan Hukum diartikan sebagai tindakan melindungi atau memberikan pertolongan kepada subyek hukum dengan perangkat-perangkat hukum. Pengertian perlindungan hukum ini dapat diketahui unsur-unsur dari perlindungan hukum yaitu subjek yang melindungi,

¹³ R Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: PT.Citra Aditya. 1995.

¹⁴ Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta. hlm.132

obyek yang akan dilindungi alat, instrument maupun upaya yang digunakan untuk tercapainya perlindungan tersebut.¹⁵

- b. Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini ia berhak untuk memperoleh jasa angkutan.¹⁶
- c. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat diterbangkan di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.¹⁷
- d. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara.¹⁸
- e. Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.¹⁹
- f. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.²⁰

¹⁵ Philipus M. Hadjon, dkk, 2011, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, hlm.10

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.65

¹⁷ Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 angka ke-3

¹⁸ Ibid Pasal 1 angka ke-13

¹⁹ Ibid Pasal 1 angka ke-26

²⁰ Ibid Pasal 1 angka ke-30

- g. Penerbangan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandara udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.²¹
- h. Tanggungjawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya). Tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pengirim barang serta pihak ketiga.²² Dalam angkutan udara terdapat tiga macam konsep dasar tanggung jawab hukum (*legal liability concept*), masing-masing konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*) dan konsep tanggung jawab hukum tanpa salah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability atau strict liability*).²³

E. Metode Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.²⁴

1. Pendekatan Masalah

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, informasi didapatkan dari berbagai aspek mengenai

²¹ Ibid Pasal 1 ayat 1

²² Ibid Pasal 1 angka ke-22

²³ *Ibid* hlm.219

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm.35

isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya.²⁵ Pendekatan masalah dalam penelitian ini mempergunakan beberapa pendekatan dalam memecahkan masalah, yaitu dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*the statute approach*). Disamping itu digunakan pendekatan analisis konsep hukum yaitu mengutip pandangan-pandangan atau pendapat para ahli yang terdapat pada buku-buku atau literatur yang relevan dengan permasalahan yang diteliti (*analytical and conceptual approach*) atau bahan hukum sekunder. Pendekatan ini juga mencari pembenaran atas suatu teori hukum atau azas-azas yang dapat digunakan dalam penelitian ini. Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu : Teori Tanggung Jawab dan Teori Perjanjian.

2. Jenis dan Sumber Data

Pada penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan bahan hukum dasar yang dalam (ilmu) penelitian digolongkan sebagai bahan hukum sekunder. Bahan hukum dapat diklasifikasikan ke dalam 3 golongan:²⁶

- 1) Bahan hukum primer (*primary law material*), yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum (perundang-undangan) atau mempunyai kekuatan mengikat bagi pihak-pihak berkepentingan (kontrak, konvensi, dokumen hukum dan putusan pengadilan).
- 2) Bahan hukum sekunder (*secondary law material*), yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum, dan media cetak atau elektronik).

²⁵ *Ibid* hlm.93

²⁶ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.82

- 3) Bahan hukum tertier (*tertiary law material*), yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder (rancangan undang-undang, kamus hukum, dan ensiklopedia).

Bahan hukum Primer dalam penulisan ini adalah :

- a) Hukum Internasional yaitu Konvensi Warsawa 1929, namun di penelitian ini penulis fokus pada hukum nasional saja.
- b) Hukum nasional yang meliputi Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- c) Putusan Pengadilan No.309/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst antara David M.L. Tobing, SH.Mkn dengan PT.Lion Mentari Air Lines tertanggal 28 Januari 2008.

Adapun bahan hukum sekunder, yang digunakan dalam penulisan ini yaitu buku-buku ataupun literatur-literatur yang memuat teori dan pandangan dari para ahli yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Serta bahan hukum tertier yang memberi petunjuk maupun penjelasan dalam penulisan

ini adalah kamus hukum, kamus bahasa, ensiklopedia dan internet yang diuraikan pada halaman akhir penulisan ini.

3. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

a. Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi pustaka (*library research*), adalah pengumpulan data dengan menelaah dan mengutip dari bahan perpustakaan dan melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan bahasan.

b. Prosedur Pengolahan Data

Data yang telah diperoleh selama pelaksanaan penelitian selanjutnya diolah dengan tahapan sebagai berikut :

1. Seleksi Data

Data yang terkumpul kemudian diperiksa untuk mengetahui kelengkapan data selanjutnya data dipilih sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

2. Klasifikasi Data

Penempatan data menurut kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka memperoleh data yang benar-benar diperlukan dan akurat untuk kepentingan penelitian.

3. Penyusunan Data

Penempatan data yang saling berhubungan dan merupakan satu kesatuan yang bulat dan terpadu pada subpokok bahasan sesuai sistematika yang ditetapkan untuk mempermudah interpretasi data.

4. Analisis Data

Setelah pengolahan data selesai, maka dilakukan analisis data. Setelah itu dilakukan analisis kualitatif, artinya hasil penelitian ini dideskripsikan dalam bentuk penjelasan dan uraian kalimat yang mudah dibaca dan dimengerti untuk diinterpretasikan dan ditarik kesimpulan secara umum yang didasarkan fakta-fakta yang bersifat khusus terhadap pokok bahasan yang diteliti.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Tesis ini adalah sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan. Bab Ini Berisi Latar Belakang Masalah, Permasalahan Dan Ruang Lingkup Penelitian, Tujuan Dan Kegunaan Penelitian, Kerangka Teori Dan Konseptual, Metode Penelitian Dan Sistematika Penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka. Bab ini berisi perjanjian pada umumnya, perjanjian pengangkutan udara, konsep perlindungan hukum dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan angkutan udara.

Bab III Hasil Penelitian dan Pembahasan. Bab Ini Berisi Deskripsi Dan Analisis Hasil Penelitian Mengenai tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan penerbangan (*Flight Delayed*) menurut Undang-Undang penerbangan dan Undang-Undang perlindungan konsumen, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pesawat atas Keterlambatan Penerbangan (*Flight Delayed*) menurut Undang-Undang penerbangan dan Undang-Undang perlindungan konsumen, putusan pengadilan terhadap gugatan dengan Nomor 309/Pdt.G/2007/PN.Jkt.Pst antara David M.L.Tobing, S.H.,M.Kn dengan PT.Lion Mentari Air Lines.

Bab IV Penutup. Bab Ini Berisi Kesimpulan penelitian sebagai jawaban permasalahan dan saran-saran yang diajukan kepada pihak yang berkaitan dengan penelitian demi perbaikan di masa mendatang.

Daftar Pustaka

Lampiran