

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Adanya pengangkutan udara saat ini sangat membantu menyelesaikan masalah seperti pengangkutan orang, barang, evakuasi dan segala macam masalah lainnya yang berhubungan dengan pengangkutan udara. Peranan pengangkutan udara sangat penting karena selain untuk memindahkan manusia dari pulau A ke pulau B, adanya pengangkutan udara juga berperan besar dalam hal ekonomi sebagai pengangkut barang-barang baik itu hasil perkebunan, peternakan, elektronik, dan lain-lain. Pengangkutan udara amat efisien dipakai untuk muatan jaraknya jauh. Ini disebabkan laju dan kapasitas capaiannya cukup singkat dan nyaris di setiap daerah yang mempunyai tempat lapangan terbang walaupun dalam bentuk sarana yang sederhana, juga masih dapat ditempati dengan pesawat terbang ringan. Daerah-daerah kecil yang sulit dicapai menggunakan sarana transportasi lain, pengangkutan udara sangat diperlukan meskipun jika dilihat dari segi pembiayaan cukup tinggi dan kurang efisien.¹

Pengangkutan udara adalah salah satu faktor penting dari kekuatan negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam pengertian politis, sebagai sarana untuk membantu efektifitas pemerintahan serta pendorong lajunya pembangunan.

¹ H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian pokok hukum dagang Indonesia. jilid 3: Hukum Pengangkutan, (Jakarta: Djembatan, 1982), hlm. 2

Transportasi udara semakin mengalami peningkatan seiring dengan kemajuan teknologi dan kebutuhan manusia yang selalu berkembang. Perihal ini pasti bisa berkonsekuensi terkait kebutuhan akan pengangkutan udara berdasar pada perkembangan maupun kebutuhan masyarakat. Kebijakan umum angkutan udara terarahkan guna menerapkan penyelenggaraan angkutan udara dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kenyamanan, kecepatan, keteraturan, dan bisa berperan dalam mendukung sektor pembangunan lain.²

Walaupun pengangkutan udara dinilai sebagai pilihan yang tepat dalam dunia transportasi, bukan berarti tidak ada masalah yang terjadi. Salah satu kecelakaan pesawat yang baru-baru ini menjadi perhatian adalah Pesawat Sriwijaya Air SJ-182 yang jatuh di dekat Pulau Laki, Kepulauan Seribu, pada 09 Januari 2021. Pesawat dengan rute Jakarta-Pontianak dinyatakan hilang kontak pada pukul 14.40 WIB. Pesawat jenis Boeing 737-500 tersebut besar kemungkinannya terjatuh ke laut pascaempat menit lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta Tangerang, Banten. Jumlah penumpang keseluruhan di dalam pesawat ada 62 orang, dengan perincian 56 penumpang dan 6 awak pesawat aktif. Lalu, 56 penumpang meliputi 46 dewasa, 7 anak-anak, dan 3 balita.³

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, terdapat kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh Pengangkut seperti:

² Muhammad Taufik Hidayat, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan*, (Jurnal Al'Adi Volume VIII no. 3, 2016), hlm. 2.

³ CNN Indonesia. "KNKT Ungkap Kronologi Sriwijaya Air SJ 182 Jatuh". <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20210210143530-20-604747/knkt-ungkap-kronologi-sriwijaya-air-sj-182-jatuh>. diakses pada tanggal 04 November 2021.

1. Menyiapkan alat angkut yang layak untuk terbang
2. Menyiapkan awak pesawat
3. Memuat, membawa, menurunkan penumpang dengan selamat
4. Maskapai penerbangan berkewajiban mengalihkan sebagian tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi

Pasal 141 UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan menentukan perihal kewajiban perusahaan penerbangan untuk mengangkut penumpang. Pasal itu memperjelas bila:

1. Pengangkut mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian penumpang yang meninggal dunia maupun mengalami cacat permanen, luka karena peristiwa angkutan udara ketika berada di dalam maupun saat turun pesawat udara.
2. Jika merugi sesuai penjelasan di Ayat 1 akibat tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau pihak yang dipekerjakan, maka pertanggungjawaban berada di diri pengangkut dan tidak bisa menggunakan peraturan pada perundang-undangan ini untuk memberi batasan atas pertanggungjawabannya.
3. Ahli waris atau korban akibat peristiwa angkutan udara sesuai penjelasan di Ayat 2 bisa menuntut ke pengadilan agar memperoleh ganti rugi tambahan selain ganti rugi yang sudah ditentukan.

Pada dasarnya jika terjadi kecelakaan maka terjadi 2 (dua) kemungkinan, yaitu :⁴

1. Penumpang tetap hidup maupun menderita cacat/luka-luka, atau
2. Penumpang meninggal dunia

Berdasarkan pada dua kemungkinan itu, maka ditetapkan pihak yang mendapat hak dalam menuntut ganti rugi ke pihak pengangkut, seperti:

1. Penumpang akibat kecelakaan pengangkutan udara masih hidup, namun menderita cacat/luka-luka di anggota badan/tubuhnya, maka pihak yang mendapat hak ganti rugi ialah penumpang.
2. Penumpang yang mengalami kecelakaan pengangkutan udara meninggal dunia, maka pihak yang mendapat hak guna mendapat ganti rugi ialah ahli waris korban yang meninggal. Pihak yang memiliki hal selaku ahli waris korban ialah suami atau istri dari penumpang yang meninggal dunia, anak korban atau orang tua sebagai tanggungan korban.

Jumlah besar ganti rugi ditentukan pada Permen No. 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Pengangkutan Angkutan Udara. Di dalam Peraturan Menteri tersebut, dalam Pasal 2 dan 3 menjelaskan:

⁴ Retno Puspandari dan Tuhana, *Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*, (Jurnal Privat Law Vol. V No. 1 Januari-Juni 2017), hlm. 5

Pasal 2:

Pengangkut yang menjalankan pesawat udara berkewajiban mempertanggungjawabkan diri terhadap kerugian, seperti:

- a. penumpang meninggal dunia, cacat permanen maupun terluka;
- b. rusak atau hilangnya bagasi kabin;
- c. hilang, rusak maupun musnahnya bagasi tercatat
- d. hilang, rusak maupun musnahnya kargo;
- e. angkutan udara terlambat; dan
- f. kerugian yang dialami oleh pihak ketiga.

Pasal 3:

Jumlah ganti rugi kepada penumpang yang meninggal dunia, cacat permanen atau luka-luka sesuai penjelasan di Pasal 2 huruf a ditentukan, seperti:

- a. Bila penumpang meninggal dunia di dalam pesawat yang diakibatkan oleh kecelakaan pesawat udara maupun peristiwa yang terkait angkutan udara, maka akan mendapat ganti rugi sejumlah Rp1.250.000.000 per penumpang;
- b. Penumpang yang meninggal dunia karena suatu peristiwa yang berhubungan dengan angkutan udara selama meninggalkan ruang tunggu bandara mengarah ke pesawat udara maupun ketika turun dari pesawat udara mengarah ke ruang kedatangan bandara maupun bandara transit akan mendapat ganti rugi sejumlah Rp500.000.000 per penumpang;
- c. Penumpang yang menderita cacat permanen, seperti:
 - 1) penumpang cacat permanen total atas penentuan dari dokter selambat-lambatnya enam puluh hari pascakecelakaan akan mendapat kompensasi ganti rugi sejumlah Rp1.250.000.000 per penumpang;
 - 2) penumpang cacat tetap sebagian atas penetapan dokter selambat-lambatnya enam puluh hari pascakecelakaan akan mendapat kompensasi sesuai yang tercatat pada lampiran peraturan ini.
- d. Cacat permanen total sesuai maksud di Huruf c Angka 1, yakni fungsi sepasang indra penglihatan menghilang yang tidak bisa mendapat upaya penyembuhan atau putusnya dua tangan/kaki maupun satu tangan/kaki di atas pergelangan tangan/kaki maupun kehilangan satu fungsi indra penglihatan yang tidak bisa

mendapat upaya penyembuhan atau satu tangan/kaki maupun di atas pergelangan tangan/kaki terputus.

- e. penumpang yang menderita luka dan perlu mendapat perawatan di rumah sakit atau fasilitas kesehatan/pengobatan sebagai pasien rawat inap maupun rawat jalan hendak mendapat biaya perawatan maksimal Rp200.000.000.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka permasalahan yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan pesawat udara menurut hukum nasional dan internasional?
2. Bagaimana implementasi Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menganalisis pertanggungjawaban pengangkut penumpang yang terjadi kecelakaan pesawat udara menurut hukum nasional dan internasional.
2. Menganalisis implementasi Pasal 141 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada kasus kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ-182.

Terdapat dua manfaat bila tujuan kajian ini tercapai, yakni manfaat teoritis dan manfaat praktis. Pada manfaat teoritis diharapkan dapat menunjang

perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan di bidang hukum bisnis lebih khususnya pada lingkup hukum pengangkutan udara dalam hal tanggung jawab pengangkut. Sedangkan manfaat praktis yang bakal diharapkan adalah:

1. Dapat dijadikan sebagai sumber informasi bagi para pihak yang berkepentingan seperti Keluarga korban, Maskapai Penerbangan, Pemerintah dan Masyarakat luas untuk mengambil langkah-langkah strategis dalam pelaksanaan penerapan hukum yang berkaitan dengan implementasi tanggung jawab pengangkut dalam hal kecelakaan pengangkutan udara
2. Dapat sebagai suatu syarat memenuhi tugas akhir guna mendapat gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Nasional Jakarta.



D. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

a. Teori Perlindungan Hukum

Satjipto Rahardjo menuturkan bila perlindungan hukum ialah mengayomi hak asasi manusia (HAM) dari segala tindakan yang berpotensi

merugikan dan perlindungan tersebut akan diserahkan ke masyarakat supaya bisa memperoleh hak yang disediakan oleh hukum.⁵ Phillipus M. Hadjon memaparkan bila perlindungan hukum untuk masyarakat merupakan tindakan pemerintah yang sifatnya preventif dan respresif. Perlindungan hukum preventif bermaksud guna mengantisipasi adanya perselisihan, mengarah ke tindakan pemerintah untuk berhati-hati selama menentukan keputusan berlandaskan diskresi. Lalu, perlindungan hukum respresif bermaksud guna mengantisipasi perselisihan, termasuk penanganan di lembaga peradilan.⁶

b. Teori Pertanggungjawaban hukum pengangkutan:⁷

Based on fault liability berperan sebagai konsep mendasar yang kerap dijumpai di ranah hukum perdata. Pada sistem hukum Indonesia, pemanfaatan konsep ini tertera pada Pasal 1365 KUHP, menyebut bila setiap tindakan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada pihak lain, mengharuskan pihak yang memicu kerugian akibat kesalahan guna mengganti kerugian itu. Melalui hukum pengangkutan, pihak yang bisa mendapat sanksi tanggung gugat secara hukum tidak terbatas oleh pihak pengangkut, melainkan untuk tiap tindakan yang dilaksanakan pihak lain yang berpartisipasi pada pelaksanaan aktivitas pengangkutan, misal awak kapal maupun pegawai yang bekerja di suatu industri pengangkutan

⁵ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 69

⁶ Ibid, hlm. 54

⁷ Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), hlm. 24-29.

itu. Sesuai konsepsi ini, beban pembuktian terdapat di penumpang atau pengirim barang yang perlu bisa memenuhi unsur kesalahan, kerugian, maupun terdapat keterkaitan kausalitas antara kesalahan dan kerugian. Hanya saja, konsepsi ini tidak bisa diimplementasikan akibat terdapat potensi pihak penumpang/pengirim barang tidak bisa memberi bukti atas kesalahan, mengingat pengetahuan terkait aktivitas penerbangan terbatas.

Presumption of liability, yakni beban pembuktian yang tidak ada di pihak penumpang, tetapi di pihak pengangkut. Beban pembuktian ini kerap disebut sebagai beban pembuktian terbalik: maskapai acap diasumsikan sebagai pihak bersalah dan harus membayarkan ganti rugi tanpa ada upaya pembuktian oleh penumpang. Prinsip ini pun perlu dikecualikan, yaitu melalui Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929 (“Warsaw Convention”), yang memberi ruang untuk perusahaan maskapai guna menghindari dari keharusan membayarkan ganti rugi bila perusahaan bisa memberi bukti bila perusahaan sudah berupaya untuk menghindari dari kerugian, sesuai tersampaikan pada Pasal 20 Ayat (1) *Warsaw Convention*, “*The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures*”.

Limitation of liability yang melindungi pihak pengangkut mengenai peluang adanya tuntutan besaran ganti kerugian yang tidak ada batasan. Pembatasan ini tertera pada Pasal 22 Ayat (1) *Warsaw Convention*, “*In the*

carriage of passengers, the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125.000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125.000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.”

Presumption of nonliability, yakni prinsip ketika pengangkut tanpa harus mempertanggungjawabkan diri atas gugatan sepenuhnya, terkecuali terdapat bukti bila kerugian itu diakibatkan oleh pengangkut. Pembuktian ini bermaksud guna memberi bukti hingga seberapa jauh pengangkut bisa gugat.

Liability without fault sebagai penyimpangan prinsip tanggung gugat yang memperjelas bila unsur kesalahan yang mengakibatkan kerugian sebagai sesuatu yang dibutuhkan pada tuntutan ganti kerugian. Endang Saefullah Wirapradja sesuai yang dikutip Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani, menyebut bila unsur kesalahan tidak sesuai untuk dipersoalkan sebab faktor paling penting jika seseorang merugi karena tindakan orang lain sehingga secara mutlak ia perlu bertanggung gugat.

2. Kerangka Konseptual

Berdasarkan uraian kerangka teori tersebut, dijelaskan konsep-konsep dasar atau istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian ini agar diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan yang ditentukan, antara lain:

1. Implementasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah pelaksanaan / penerapan. Sedangkan pengertian secara umum yaitu suatu tindakan atau pelaksana rencana yang telah disusun secara cermat dan rinci (matang).
2. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁸
3. Kecelakaan Pesawat Udara, yaitu kejadian pengoperasian pesawat udara yang menyebabkan kerusakan berat pada alat maupun fasilitas, termasuk menyebabkan adanya korban jiwa/luka serius.⁹
4. Penumpang ialah pihak yang mengikatkan dirinya guna membayarkan biaya angkutan terhadap diri sendiri. Pada perjanjian pengangkutan ini, penumpang memiliki dua status, yakni selaku subjek sebab dia ialah pihak yang ada di perjanjian; dan selaku objek sebab dia ialah muatan yang terangkut. Selaku pihak yang ada di perjanjian pengangkutan, penumpang perlu melaksanakan perbuatan hukum atau bisa membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHPerdara).
5. Pengangkut ialah badan usaha angkutan udara niaga, pemilik perizinan aktivitas angkutan udara bukan niaga yang menjalankan aktivitas angkutan udara niaga berdasar perundang-undangan ini maupun badan

⁸ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 angka 1.

⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara Pasal 1 angka 12

usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang merancang kontrak perjanjian angkutan udara niaga.¹⁰

6. Pertanggungjawaban pengangkut sebagai kewajiban perusahaan angkutan udara guna memberi ganti rugi yang penumpang derita maupun pengirim barang dan pihak ketiga.¹¹
7. Ganti rugi nominal yaitu ganti rugi berupa pemberian sejumlah uang, meskipun kerugian sebenarnya tidak bisa dihitung dengan uang, bahkan bisa jadi tidak ada kerugian materiil sama sekali.¹²
8. Hukum Nasional adalah semua hukum yang berlaku di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia baik hukum tertulis maupun tidak tertulis.
9. Hukum Internasional menurut Prof Dr. Mochtar Kusumaatmadja adalah keseluruhan kaidah-kaidah dan asas-asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara antara negara dengan negara.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian ini pada skripsi, seperti:

1. Jenis Penelitian

Jenis yang dipilih pada kajian ini ialah yuridis empiris sebagai kajian yang dilaksanakan melalui kajian lapangan, yakni meneliti peraturan hukum dan segala

¹⁰ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 Angka 26

¹¹ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 Angka 22

¹² Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia dalam teori dan Praktik serta Penerapan Hukumnya*, Cetakan pertama (Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2012), hlm 568.

sesuatu yang terjadi/realitas di dalam masyarakat.¹³ Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum terkait penerapan peraturan hukum normatif secara *in action* di tiap peristiwa hukum tertentu di masyarakat.¹⁴ Kajian ini pun terlaksana ke kondisi sebenar-benarnya atau realitas di masyarakat dengan tujuan mencari tahu dan mendapat fakta maupun data yang diperlukan. Sesudah data dikumpulkan, lalu mengarah ke upaya untuk mengidentifikasi permasalahan sehingga mengarah ke penanganan permasalahan.¹⁵

2. Pendekatan Masalah

Pada kajian ini, pendekatan yang dipergunakan dalam menyelesaikan permasalahan ialah mempergunakan pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis ialah hukum yang terlihat sebagai norma (*das sollen*) sebab selama membahas permasalahan pada kajian ini mempergunakan bahan hukum, baik hukum tertulis atau tidak tertulis, termasuk bahan hukum primer, sekunder atau tersier).

Lalu, pendekatan empiris sebagai upaya guna melihat hukum sebagai realitas sosial, budaya (*das sein*), mengingat pada kajian ini menggunakan data primer yang didapat secara langsung dari lokasi pelaksanaan kajian. Dengan begitu, pendekatan yuridis empiris pada kajian ini ialah menganalisis masalah yang sudah

¹³ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta. 2012), hlm. 126

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti. 2004), hlm. 134.

¹⁵ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika. 2002) hlm. 15.

peneliti rumuskan dan terlaksana dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer, sekunder maupun tersier (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan.

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Penelitian yuridis empiris mempergunakan beberapa data pendukung, seperti:

a. Data primer

Sebagai data yang diperoleh secara langsung melalui sumber pertama mengenai masalah yang dijadikan pokok pembahasan dan terlaksana melalui wawancara terhadap pihak terkait, yaitu Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan.

b. Data Sekunder

Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat seperti undang-undang, peraturan pemerintah dan semua ketentuan peraturan yang berlaku, antara lain :

1. Undang-Undang Dasar 1945
2. KUHP
3. UU No. 1 Tahun 2009 terkait Penerbangan
4. Peraturan Presiden RI No. 95 Tahun 2016 terkait Pengesahan *Convention for the unification of certain rules*

for international carriage by air (Konvensi tentang unifikasi aturan-aturan tertentu untuk angkutan udara internasional)

5. Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 terkait Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum, dan seterusnya.

Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberi arahan atau memberi penjelasan kepada hukum primer maupun sekunder; contohnya adalah kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif dan seterusnya.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian hukum ini teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu melalui Wawancara kepada pihak terkait dan studi kepustakaan (*library research*) yaitu penelitian untuk mendapatkan data sekunder yang diperoleh dengan mengkaji dan menelusuri sumber-sumber kepustakaan, seperti literatur, hasil penelitian serta mempelajari bahan-bahan tertulis yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dibahas, buku-buku ilmiah, surat kabar, perundang-perundangan, serta dokumen-dokumen yang terkait dalam penulisan skripsi ini.

5. Teknik Analisis Bahan Hukum

Data yang sudah terkumpulkan dari aktivitas pengumpulan data belum memberi makna apa pun untuk tujuan pelaksanaan kajian. Kajian belum bisa

memberi simpulan untuk tujuan kajian karena data tersebut masih berupa data mentah dan harus diupayakan untuk mengolah. Prosedur yang dilaksanakan ialah pemeriksaan, mengkaji data yang didapat untuk menjamin apakah data bisa dipertanggungjawabkan berdasar pada realitas. Sesudah mengolah data dan dianggap sesuai, maka akan tersaji berbentuk narasi maupun tabel. Sesudah mengumpulkan dan mengolah data, maka akan masuk ke tahap analisis secara kualitatif. Analisis data kualitatif ialah metode yang menjabarkan dan memahami data yang sudah dikumpulkan agar bisa mendapat penjelasan secara general terkait kondisi sebenarnya dari proses konseptualisasi, kategorisasi, relasi maupun eksplanasi.

F. Sistematika Penulisan

Produk dari penelitian ini berupa laporan penelitian dalam bentuk skripsi. Skripsi ditulis dalam 5 (lima) bab. Oleh karena itu penulisan laporan penelitian ini akan tergambar dalam sistematika penulisan skripsi. Adapun sistematika penulisan yang dimaksud akan terlihat sebagaimana uraian di bawah ini.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam Bab ini Penulis Menguraikan: Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian, Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN

PESAWAT UDARA MENURUT HUKUM NASIONAL DAN HUKUM INTERNASIONAL

Dalam Bab Ini Penulis Menguraikan: tinjauan umum tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang terjadi kecelakaan pesawat udara menurut hukum nasional dan hukum internasional.

BAB III FAKTA HUKUM TENTANG PERISTIWA DAN KERUGIAN SEBAGAI DASAR HAK MENUNTUT ATAS KECELAKAAN PESAWAT

Dalam Bab Ini Penulis Menguraikan memuat: Kronologis Terjadinya Kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air SJ-182, Daftar Manifest Penumpang, Penggantian ganti kerugian.

BAB IV ANALISIS IMPLEMENTASI PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN OLEH MASKAPAI PENERBANGAN SRIWIJAYA AIR SEBAGAI PENGANGKUT

Dalam Bab ini Penulis menguraikan hasil penelitian mengenai Implementasi Undang-Undang yang ada dengan fakta hukum yang ada.

BAB V PENUTUP

Dalam Bab ini Penulis menguraikan memuat bahasan: Kesimpulan, dan Saran.