

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keadaan geografis Indonesia berupa daratan terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara.¹

Dalam era sekarang ini, masyarakat sudah memasuki serta menuju ke arah angkutan udara niaga yang mengalami perkembangan pesat, karena adanya efektivitas waktu. Pesawat udara memiliki kecepatan melebihi alat pengangkutan yang lain, seperti pengangkutan darat dan laut. Berpergian ke pulau lain atau dalam sebuah pulau yang memiliki jarak jauh, apabila dilakukan dengan menggunakan pesawat udara akan menempuh waktu yang jauh lebih singkat dibandingkan dengan menggunakan transportasi darat maupun laut. Kemajuan dan kelancaran di bidang pengangkutan ini akan sangat menunjang pelaksanaan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air.²

Perkembangan angkutan udara niaga juga dapat dilihat dari banyaknya perusahaan maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional, perusahaan atau maskapai penerbangan yang beroperasi dengan menggunakan pesawat

¹ Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 7

² *Ibid*, hlm., 9.

terbang.³ Perusahaan-perusahaan yang melayani jasa penerbangan niaga diantaranya Garuda Indonesia, Merpati, Sriwijaya, Lion Air dan lain-lain.⁴

Peningkatan pesat dalam bisnis penerbangan sayangnya tidak dibarengi dengan peningkatan pesat di beberapa bidang sumber daya vital, baik secara kuantitas maupun kualitas. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Banyaknya maskapai penerbangan baru yang muncul memang banyak memberikan pilihan pada masyarakat, namun dengan adanya hal ini akan menimbulkan kebingungan dan rasa khawatir pada masyarakat seperti, kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.⁵

Tidak selamanya angkutan udara dapat terselenggara dengan baik, sebab tidak menutup kemungkinan pula terjadinya hal-hal yang akan menyebabkan kerugian bagi pihak pengguna jasa angkutan udara, misalnya kecelakaan atau musibah dalam melakukan penerbangan yang menyebabkan kematian atau luka pada penumpang, hilang atau rusaknya barang bagasi saat melakukan penerbangan, maupun adanya keterlambatan pesawat.⁶

³ *Ibid*, hlm., 9.

⁴ *Ibid*, hlm., 11.

⁵ Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara: Tanggungjawab Pengangkut dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2010 hlm. 17.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm, 25.

Adanya kecelakaan dan kerugian-kerugian yang ditimbulkan tersebut, maka harus ada pihak-pihak yang berkewajiban memberikan ganti rugi terhadap kejadian tersebut. Dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbanganlah yang wajib memberikan ganti rugi.⁷

Mengenai ketentuan tanggung jawab pengangkutan udara sebenarnya sudah diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pada pasal 521 yang menyatakan bahwa: “Pengangkut dalam pengertian bab usaha ada orang yang mengingatkan diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat waktu.”

Dari pengetian diatas maka Pasal 522 KUHD menjelaskan mengenai kewajiban pengangkut yang menyatakan bahwa:

“Perjanjian untuk mengangkut, mewajibkan pengangkut untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai saat turun dari kapal. Pengangkut wajib mengganti kerugian, yang disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang berkenaan dengan pengangkutan, kecuali ia dapat membuktikan, bahwa cedera itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang layaknya tidak dapat dicegah atau dihindari, atau akibat kesalahan penumpang sendiri. Bila cedera itu mengakibatkan kematian, maka pengangkut wajib mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh suami atau istri yang ditinggalkan, anak-anak dan orang tua penumpang itu. Bila Penumpang itu diangkut berdasarkan perjanjian dengan pihak ketiga, pengangkut bertanggung jawab baik terhadap pihak ketiga maupun terhadap penumpang dan ahli warisnya, semuanya dengan mengindahkan ketentuan dalam alinea-alinea yang lain.”

Pengaturan pengangkutan pada KUHD juga menjelaskan dengan jelas apabila ada kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang

⁷ Eka Budi Tjahjono dan K. Martono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut Udara*, Mandar Maju, Bandung, 2011, hlm. 145.

(penumpang) maka pengangkut berkewajiban untuk memberikan ganti rugi sebagai tanggung jawab akibat kecelakaan yang terjadi pada alat pengangkutannya. Dalam hal mengenai pemberian ganti rugi tersebut ahli waris korban harus terlebih dahulu memenuhi syarat-syarat yang sudah ditentukan oleh undang-undang dan perusahaan pengangkutan. Akan tetapi dalam hal ini syarat yang dikeluarkan oleh pengangkut dibatasi sehingga pengangkut tidak bebas memberikan syarat yang dapat memberatkan ahli waris korban ataupun syarat khusus yang melanggar ketentuan peraturan pengangkutan dalam menuntut ganti rugi tersebut.⁸

Mengenai larangan pembuatan persyaratan khusus tersebut diatur dalam Pasal 524 KUHD yang menyatakan, bahwa:

Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab selain sampai jumlah terbatas untuk kerugian yang disebabkan oleh kurang cukupnya usaha pemeliharaan, atau sesuaiya alat itu untuk pengangkutan yang diperjanjikan, ataupun oleh kurang cukupnya pengawasan di kapal.”

Selain diatur dalam KUHD mengenai pengangkutan orang dalam hal penerbangan juga sudah dibuatkan peraturan tersendiri yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dalam pengaturannya tersebut sudah jelas bahwa kewajiban pengangkut adalah memberikan tanggung jawab penuh pada penumpang, salah satunya menjamin penumpang agar selamat sampai di tempat tujuannya, tanpa mengalami cacat tubuh sedikitpun bahkan sampai kehilangan nyawa.⁹ Semua itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 141 ayat (1), yang

⁸ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*. CV Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 5.

⁹ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 263.

menyatakan bahwa: “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.”

Penegasan tanggung jawab pengangkut dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ini juga mempertegas bahwa apabila terjadinya kecelakaan maka ahli waris berhak menuntut ganti rugi hilangnya nyawa keluarga mereka dengan memenuhi syarat yang sudah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara pasal 21 yang menyatakan:

- (1) Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:
 - a. Dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;
 - b. Surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.
- (2) Pemberian ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada pengangkut secara nyata melakukan pengangkutan udara (*actual carrier*), apabila pengangkutan tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Umum.

Dari penjelasan pasal ini sudah jelas bahwa sebagai syarat diberikannya ganti rugi kematian seseorang akibat kecelakaan yang terjadi pada saat proses pengangkutan ialah ahli waris korban tersebut hanya membuktikan bahwa ia adalah ahli waris atau garis keturunan yang sah yaitu orang tua, istri, dan anak-anak korban yang dibuktikan dengan dokumen-dokumen tersebut. Sehingga apabila adanya persyaratan khusus dalam pembayaran ganti rugi tersebut yang diwajibkan oleh pengangkut kepada ahli waris, yang apabila tidak dipenuhi

maka ganti rugi atau uang kompensasi itu tidak dapat diberikan maka dapat disimpulkan bahwa pengangkut melakukan perbuatan yang memberatkan ahli waris dalam mendapatkan haknya.

Larangan persyaratan khusus yang dapat memberatkan ahli waris ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 189 yang menyatakan: Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas yang diatur dalam Undang-Undang ini.

Dalam pengangkutan udara, untuk terjadinya hubungan Keperdataan antara pengangkut dengan penumpang, maka perlu adanya perjanjian pengangkutan terlebih dahulu yang dibuktikan dengan dokumen hukum atau dokumen pengangkutan.¹⁰ Dokumen pengangkutan (tiket) ini berfungsi sebagai bukti sudah terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak-pihak. Sehingga apabila terjadi suatu hal yang menyebabkan kerugian bagi penumpang maka pihak pengangkut bisa dimintai ganti rugi, sebagai tidak terpenuhinya prestasi sebagaimana yang telah disepakati di dalam perjanjian pengangkutan. Selama pengangkutan berlangsung, penguasaan pesawat beserta isinya ada di tangan pengangkut. Oleh sebab itu, apabila dalam pengangkutan udara terjadi musibah atau kecelakaan, kerugian yang timbul dari keadaan tersebut menjadi kewajiban pengangkut untuk dituntut dalam hal pemberian ganti rugi.

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 26.

Salah satu maskapai yang akhir-akhir ini sedang menjadi topik perbincangan khalayak masyarakat adalah PT Lion Mentari yang mengalami kecelakaan pada salah satu pesawatnya, yaitu Pesawat Lion Air JT-610 dengan tipe Boeing 737 Max 8 yang jatuh di Perairan Tanjung Karawang, Jawa Barat, Senin 29 Oktober 2018. Pesawat ini membawa 189 penumpang yang terdiri dari 181 penumpang masyarakat biasa dan 8 orang awak pesawat, yang seluruhnya telah dinyatakan meninggal.

Kejadian jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 merupakan tanggung jawab pengangkut. Hal ini dikarenakan saat penumpang membeli tiket pesawat Lion Air maka pada saat itu juga telah dilakukan perjanjian antara pihak tertanggung (penumpang) dengan penanggung (PT Lion Mentari). Dengan demikian, sudah sepatutnya PT Lion Mentari memberikan sejumlah kompensasi bagi korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 baik secara finansial maupun nyawa.

Pada saat terjadinya kecelakaan tersebut beberapa hari kemudian PT Lion Mentari menyatakan bahwa mereka bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut dan akan memberikan ganti rugi kepada ahli waris korban kecelakaan pesawat Lion Air JT-610 di perairan Tanjung Karawang, Jawa Barat. Setelah PT Lion Mentari memberikan pernyataan tersebut ternyata dalam proses pemberian ganti rugi tersebut kepada ahli waris, pihak PT Lion Mentari memberikan perstarayan khusus yang mewajibkan para ahli waris korban harus terlebih dahulu menandatangani dokumen Pernyataan Pelepasan dan Pembebasan Akhir Menyeluruh dari Segala Tuntutan atau dikenal sebagai perjanjian *Release and Discharge (Rnd)* yang isinya apabila telah menandatangani dokumen

tersebut maka para ahli waris melepaskan haknya secara menyeluruh untuk menuntut pihak manapun yang timbul dari kecelakaan pesawat Lion Air JT-610.¹¹

Adanya syarat khusus berupa *Release and Discharge (Rnd)* ini membuat ahli waris menjadi kehilangan haknya untuk menuntut pihak PT Lion Air, Boeing, dan 1000 entitas lainnya apabila sudah menandatangani dokumen tersebut. Hal ini jelas melanggar ketentuan peraturan yang berlaku baik pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, dan Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Penangkutan Angkutan Udara, baik dari persyaratan dan tata cara pengajuan tuntutan ganti kerugian yang hanya perlu membuktikan bahwa ahli tersebut adalah ahli waris yang sah menurut hukum dari penumpang atau korban kecelakaan pesawat tersebut, maupun hak untuk menuntut yang diberikan oleh Undang-Undang berupa kesempatan untuk dapat menuntut pihak yang berhubungan dengan kecelakaan tersebut. Hal ini ditegaskan pada Pasal 23 Permenhub Nomor 77 Tahun 2011 yang menyatakan: “Besaran ganti kerugian yang diatur dalam peraturan ini tidak menutup kesempatan kepada penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.”

¹¹ Detik News.com, <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-4613411/keluarga-korban-lion-air-pk-lqp-asal-bandung-belum-dapat-kompensasi>, Diakses Pada Tanggal 28 Oktober 2019, Hari Senin, Pukul 10.25.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan membuat penelitian dengan judul: **Kekuatan Hukum *RnD* PT Lion Mentari Sebagai Dasar Pemberian Ganti Rugi Bagi Ahli Waris Korban Jatuhnya Pesawat Lion Air JT-610 Ditinjau Dari Perjanjian Pengangkutan**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Bagaimana kekuatan hukum *RnD* PT Lion Mentari sebagai dasar pemberian ganti rugi bagi ahli waris korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 ditinjau dari perjanjian pengangkutan?
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat ditempuh ahli waris yang menolak menandatangani pernyataan pelepasan dan pembebasan oleh PT Lion Mentari sebagai syarat untuk mendapatkan haknya berupa ganti rugi atas peristiwa jatuhnya pesawat Lion Air JT-610?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui kekuatan hukum *RnD* PT Lion Mentari sebagai dasar pemberian ganti rugi bagi ahli waris korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 ditinjau dari perjanjian pengangkutan.
- b. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat ditempuh ahli waris yang menolak menandatangani pernyataan pelepasan dan pembebasan oleh PT Lion Mentari sebagai syarat untuk mendapatkan haknya berupa ganti rugi atas peristiwa jatuhnya pesawat Lion Air JT-610.

2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka manfaat yang ingin dicapai dari penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut:

a. Bagi Perusahaan Angkutan Udara

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan khususnya terhadap pihak lembaga atau instansi yang terkait untuk dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam memperhatikan kepentingan keamanan, kenyamanan penumpang, menentukan solusi mengenai penyelesaian pembayaran kompensasi apabila terjadinya kecelakaan pesawat yang menyebabkan meninggalnya penumpang pesawat tersebut yang wajib dilakukan oleh perusahaan maskapai penerbangan.

b. Bagi Kalangan Akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan, wawasan serta informasi bagi peneliti tentang hak ahli waris korban kecelakaan pesawat.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan pengetahuan kepada masyarakat luas mengenai proses pelaksanaan pemberian kompensasi apabila ada pihak keluarga yang mengalami kecelakaan pesawat terutama apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang. Sehingga, penelitian dapat dijadikan pedoman dalam mempertahankan hak-hak mereka sebagai ahli waris korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat.

d. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana dalam pemenuhan tugas akhir untuk memperoleh pendidikan program Sarjana (S1) di Fakultas Hukum Universitas Bangka Belitung. Serta, dan menambah pengetahuan tentang bagaimana pelaksanaan pemberian kompensasi oleh perusahaan angkutan udara kepada penumpang yang meninggal karena kecelakaan pesawat.

D. Landasan Teori dan Konseptual

1. Landasan Teori

a. Teori Kekuatan Hukum

Suatu keputusan yang sah dan telah dapat berlaku dengan sendirinya memiliki kekuatan hukum formal dan kekuatan hukum material. Kekuatan hukum formal ialah pengaruh dapat dibantah oleh

suatu alat hukum. Kekuatan hukum material adalah pengaruh yang dapat dilakukan oleh karena isi atau materi dari ketetapan itu.¹²

E. Utrecht menyebutkan bahwa suatu ketetapan mempunyai kekuatan hukum material bila ketetapan itu tidak dapat lagi ditiadakan oleh alat negara yang membuatnya, kecuali peraturan perundang-undangan memberikan kemungkinan kepada pemerintah atau administrasi negara untuk meniadakan ketetapan itu.¹³

b. Asas-Asas Dalam Hukum Perjanjian

1) Asas Kepastian Hukum

Asas kepastian hukum merupakan suatu perwujudan hukum sehingga mengandung kepastian hukum bagi para pihak yang menandatangani kepastian tersebut. Hal ini tersirat dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata. Kepastian ini terungkap dari kekuatan mengikat perjanjian itu, yaitu sebagai undang-undang bagi para pihak.¹⁴

2) Asas Konsesualisme

Asas konsesualisme ini sering diartikan bahwa dibutuhkan kesepakatan untuk lahirnya kesepakatan. Pengertian ini tidak tepat karena maksud asas konsesualisme ini adalah bahwa lahirnya kontrak ialah pada saat terjadinya kesepakatan. Hal ini berarti bahwa dengan

¹² Pery Rahendra Sucipta, *Kekuatan Hukum Kebijakan Pemerintah Daerah dalam Menerbitkan Keputusan (Beschikking) Dihubungkan dengan Penerapan Asas Praesumptio Iustae Causa*, Jurnal Selat, 2012, Nomor 1 Vol. 2.

¹³ *Ibid.*, Nomor 1 Vol 3.

¹⁴ Natsir Asnawi, *Aspek Hukum Janji Prakontrak*, UII Press Yogyakarta, Yogyakarta, hlm.

tercapainya kesepakatan oleh para pihak melahirkan hak dan kewajiban bagi mereka.¹⁵

3) Asas Itikad Baik

Ketentuan mengenai asas itikad baik ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (1) “Bahwa perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”, yang berarti para pihak dalam melaksanakan suatu perjanjian harus memperhatikan kepentingan-kepentingan para pihak lawan dalam perjanjian pada awal penyusunan syarat-syarat perjanjian itu. Apabila dalam satu pihak hanya mengajukan kepentingan-kepentingan sendiri maka telah ia menyalahgunakan kebebasan dalam membuat perjanjian.¹⁶

2. Landasan Konseptual

a. Kekuatan Hukum

Suatu keputusan yang sah dan telah dapat berlaku dengan sendirinya memiliki kekuatan hukum formal dan kekuatan hukum material. Kekuatan hukum formal ialah pengaruh dapat dibantah oleh suatu alat hukum. Kekuatan hukum material adalah pengaruh yang dapat diadakan oleh karena isi atau materi dari ketetapan itu.

b. Pengangkutan

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti proses, cara, pembuatan mengangkut, atau usaha membawa, mengantar, atau

¹⁵ Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak Dan Perencanaan Kontrak*, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2011, hlm. 2.

¹⁶ Ahmadi Miru, *Op. Cit*, hlm. 15-16.

memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.¹⁷ Pada kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁸

c. Ganti Rugi

Menurut Pasal 1234 KUH Perdata, pengertian ganti rugi adalah lebih menitik beratkan pada ganti kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan, yakni kewajiban debitur untuk mengganti kerugian kreditur akibat kelalaian pihak debitur melakukan wanprestasi.

E. Metode Penelitian

Penelitian berarti pencarian kembali. Pencarian yang dimaksud adalah pencarian terhadap pengetahuan yang benar (ilmiah), karena hasil dari pencarian ini akan dipakai untuk menjawab permasalahan tertentu.¹⁹ Metode penelitian merupakan sebuah proses yang akan digunakan untuk mendapatkan suatu ilustrasi yang dapat menggugah untuk berpikir secara logis mengenai teori, metode dan pendekatan yang berkembang dalam ilmu hukum.²⁰

1. Jenis Penelitian

¹⁷ <https://kbbri.web.id/angkut>, Diakses Pada Tanggal 28 Agustus 2019, Pukul 14.56.

¹⁸ Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, PT Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413.

¹⁹ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT RajaGrafindo, Jakarta, 2011, hlm. 47.

²⁰ Burhan Asshopa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm. 3.

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah yuridis normatif. Menurut **Soerjono Soekanto** pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini difokuskan pada penelitian melalui peraturan-peraturan yang ada untuk menunjang pembahasan.²¹

Disamping itu, penelitian ini juga menggunakan penelitian yuridis empiris secara proporsional, dalam artian sebagai pendukung dalam mendapatkan informasi tambahan. Penelitian hukum empiris mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata, sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis yang dialami setiap orang dalam hubungan hidup masyarakat.²²

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat penelitian hukum doktrinal atau biasa disebut dengan penelitian prespektif dan teknis/terapan. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau merumuskan suatu permasalahan sesuai dengan keadaan atau fakta yang ada.²³

3. Pendekatan Penelitian

²¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, hlm. 13.

²² Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm.54.

²³ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 30-31.

Pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan konseptual (*conceptual approach*). Metode pendekatan undang-undang (*statue approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani.²⁴ Metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan dan doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.²⁵

4. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Data adalah keterangan yang benar dan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian (analisis dan kesimpulan) untuk menjawab berbagai permasalahan. Data dalam penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan:

a. Sumber Data

Sumber data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan metode pengumpulan data melalui studi pustaka, observasi dan wawancara. Secara garis besar sumber data diperoleh dari kajian-kajian sebagai berikut:

1) Data Sekunder

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2014, hlm. 133.

²⁵ *Ibid.*, hlm. 135-136.

Data hukum sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan dan sebagainya. Data sekunder terdiri dari:²⁶

a) Bahan hukum primer, yaitu terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi, atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan atau putusan-putusan hakim.²⁷ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- i. Konvensi Warsawa 1929
- ii. Konvensi Montreal 1999
- iii. Ordonansi Pengangkutan Udara 1939
- iv. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- v. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- vi. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- vii. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

b) Bahan hukum sekunder, yaitu terdiri dari buku-buku hukum termasuk skripsi, tesis, dan disertasi hukum dan jurnal-jurnal hukum yang terkait dengan objek penelitian.²⁸

Bahan hukum sekunder dapat berupa berupa buku-buku yang membahas perjanjian, pengangkutan, dan ganti rugi, dan sebagainya. Wawancara tak terstruktur serta kesaksian ahli dapat

²⁶ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 37.

²⁷ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 30.

²⁸ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, hlm. 195.

pula menjadi bahan hukum sekunder. Terdapat pula bahan primer, sekunder, tersier (penunjang) di luar bidang hukum, yang digunakan untuk melengkapi ataupun menunjang data penelitian.²⁹

- c) Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti internet.³⁰

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam kegiatan penelitian mempunyai tujuan mengungkap fakta mengenai variabel yang diteliti. Tujuan untuk mengetahui *goal of knowing* haruslah dicapai dengan metode atau cara-cara yang efisien dan akurat.³¹ Ada beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

a. *Library Research*

Library research ialah pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menelusuri literatur-literatur hukum. Sebagian data diperoleh dalam peraturan perundang-undangan yang memiliki kekuatan hukum tetap, dan juga diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dan perjanjian, pengangkutan, dan ganti rugi. Adapun dalam pengumpulan data dilakukan melalui pencarian buku di perpustakaan.³²

²⁹ Zainuddin Ali, *Op.Cit.*, hlm. 105.

³⁰ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Op.Cit.*, hlm. 32.

³¹ Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1981, hlm. 12.

³² Bambang Sunggono, *Op.Cit.*, hlm. 185.

b. Studi Kepustakaan

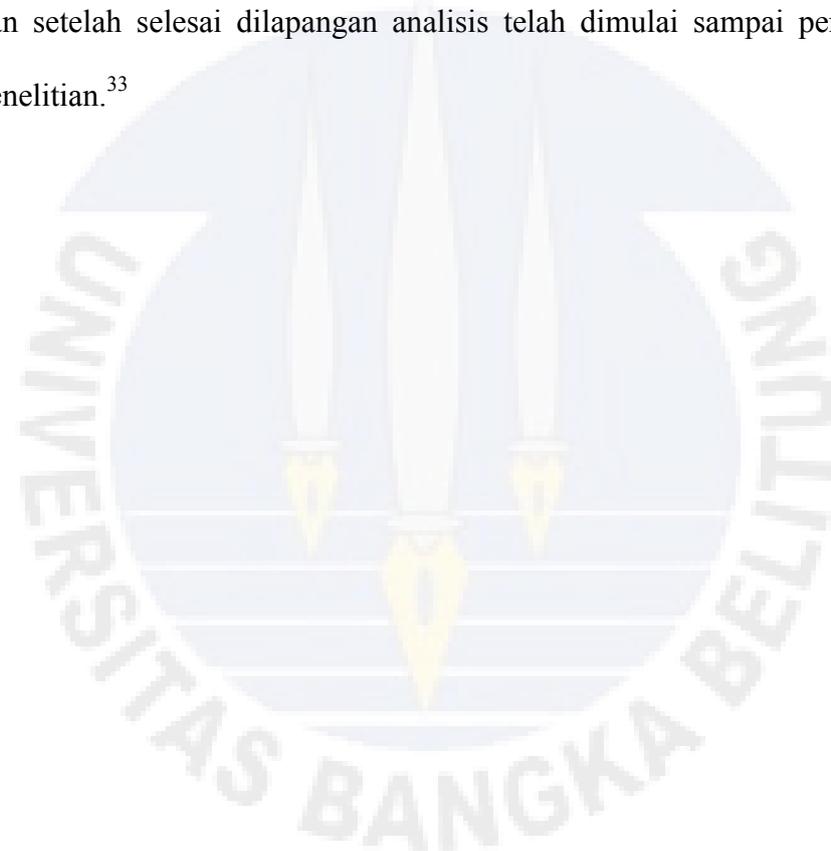
Studi kepustakaan merupakan suatu kegiatan yang tidak dapat dipisahkan dari suatu penelitian. Teori-teori yang mendasari masalah dan bidang yang akan diteliti akan ditemukan dengan melakukan studi pustaka. Studi Kepustakaan adalah kegiatan untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang menjadi obyek penelitian. Informasi tersebut dapat diperoleh dari buku-buku, karya ilmiah, tesis, disertasi, ensiklopedia, internet, dan sumber-sumber lain. Seiring dengan hal ini peneliti dapat turut memanfaatkan semua informasi dan pemikiran yang relevan dengan pembahasannya.

c. Metode Wawancara

Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna tujuan tertentu, menggunakan alat rekam dan alat tulis. Wawancara disini menggunakan teknik wawancara tak terstruktur. Pihak-pihak yang di wawancarai dalam penelitian ini yaitu Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Bangka Belitung Ibu Megawati, S.T., M.T., Anggota Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Bangka Belitung Bapak Akhiryadi, S.E., Bapak Kombes Pol (Purn) Dr. H. Zaidan, S.H., S.Ag., M.Hum selaku kuasa hukum korban dan tenaga ahli Gubernur bidang hukum, dan keluarga korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 di Kota Pangkalpinang. Metode wawancara dalam metode ini digunakan sebagai bahan tambahan dalam analisis untuk memperkuat argumen peneliti.

F. Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif adalah analisis yang menguraikan data secara berkualitas dalam kalimat yang teratur, runtut, logis, dan efektif sehingga memudahkan pemahaman dan interpretasi data. Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan. Selama dilapangan dan setelah selesai dilapangan analisis telah dimulai sampai penulisan hasil penelitian.³³



³³ Burhan Ashofa, *Metode Penelitian Hukum*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hlm. 26.

1. Orisinalitas Penelitian

No	Nama	Judul	Rumusan Masalah	Metode
1.	Risky Mulita	PENYELESAIAN PEMBAYARAN KLAIM ASURANSI KESEHATAN DI PT. ASKES (PERSERO) CABANG UTAMA PANGKALPINANG	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana proses penyelesaian pembayaran klaim asuransi kesehatan di PT. ASKES (PERSERO) Cabang Pangkalpinang? 2. Hambatan dan upaya apa saja yang dilakukan PT. ASKES (PERSERO) dalam mengatasi klaim tersebut? 	Yuridis Empiris
2.	Eri Yansah	PERTANGGUNG JAWABAN PIHAK ASURANSI ATAS ADANYA KERUSAKAN KENDARAAN BERMOTOR AKIBAT KECELAKAAN LALU-LINTAS BERDASARKAN KUHD DI PT. ASURANSU MEGA PRATAMA PANGKALPINANG	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana pertanggung jawaban pihak asuransi atas adanya kerusakan kendaraan bermotor akibat kecelakaan lalu lintas? 2. Apa saja syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh tertanggung untuk mendapatkan ganti rugi atas adanya kerusakan kendaraan bermotor akibat kecelakaan lalu lintas? 	Normatif Empiris
3.	Gita Wardani	PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PEMEGANG POLIS ASURANSU JIWA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimanakah perlindungan hukum terhadap pemegang polis asuransi jiwa menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Perasuransian? 	Yuridis Normatif

		MENURUT UNDANG-UNDNAG NOMOR 2 TAHUN 1992 TENTANG USAHA PERASURANSIAN	2. Bagaimana kedudukan hukum pemegang polis asuransi menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Perasuransian?	
--	--	--	--	--



Ciri Pembeda dari Orisinalitas Penelitian Skripsi:

Penelitian dengan Judul Pertanggungjawaban Pihak Asuransi Atas Adanya Kerusakan Kendaraan Bermotor Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan KUHD di PT Asuransi Mega Pratama Pangkalpinang oleh Eri Yansah bertujuan untuk mengetahui pertanggungjawaban pihak asuransi atas adanya kerusakan kendaraan bermotor akibat kecelakaan lalu lintas dan apa saja syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh tertanggung untuk mendapatkan ganti rugi atas adanya kerusakan kendaraan bermotor akibat kecelakaan lalu-lintas dengan menggunakan metode Normatif Empiris. Sedangkan penelitian penulis dalam hal ini dengan Judul Kekuatan Hukum *RnD* PT Lion Mentari Sebagai Dasar Pemberian Ganti Rugi Bagi Ahli Waris Korban Jatuhnya Pesawat Lion Air JT-610 Ditinjau Dari Perjanjian Pengangkutan bertujuan untuk mengetahui bagaimana kekuatan hukum *RnD* PT Lion Mentari sebagai dasar pemberian ganti rugi bagi ahli waris korban jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 ditinjau dari perjanjian pengangkutan dan upaya hukum upaya hukum yang dapat ditempuh ahli waris yang menolak menandatangani pernyataan pelepasan dan pembebasan oleh PT Lion Mentari sebagai syarat untuk mendapatkan haknya berupa ganti rugi atas peristiwa jatuhnya pesawat Lion Air JT-610 menggunakan metode penelitian Normatif Empiris.