

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan Negara Kepulauan¹ yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, serta ruang udara yang luas. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam hubungan internasional. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengalaman Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan.²

Berdasarkan keadaan Negara Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan, maka dalam rangka menciptakan komunikasi antar pulau dan hubungan antar daerah yang luas Indonesia membutuhkan sarana transportasi, baik darat, laut maupun udara. Sarana untuk menghubungkan kota yang satu dengan kota yang lain dan juga antar pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. Bahkan hubungan-hubungan tersebut dewasa ini sudah semakin berkembang, yang tidak hanya dilakukan antar daerah atau antar pulau di

¹ Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

² Penjelasan Umum Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Indonesia saja tetapi juga sudah dilakukan pengangkutan dari Indonesia ke negara lainnya.³

Kegiatan pengangkutan dalam bidang perdagangan merupakan sarana transportasi yang sangat dibutuhkan, karena tanpa adanya pengangkutan/transportasi, kegiatan ekonomi tersebut tidak dapat berjalan dengan baik dan lancar. Barang-barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik tidak akan dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen.⁴

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antar pengangkut dengan pengirim, dimana si 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.⁵ Dalam pengangkutan dikenal ada dua macam pengangkutan, yaitu pengangkutan orang-orang atau penumpang dan pengangkutan barang-barang.⁶

Tujuan dari pengangkutan yang diakui sah oleh hukum. Tujuan pihak-pihak yang diakui sah oleh hukum pengangkutan adalah “tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat” dan “lunas pembayaran biaya pengangkutan.” Tiba di tempat akhir pengangkutan artinya sampai di tempat yang ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan. Dengan selamat artinya barang yang

³Elfrida Gultom (A), *Hukum Pengangkutan Laut, Litera Lintas Media*, Jakarta, 2009, hlm. 13

⁴H.M.N, Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 1

⁵H.M.N, Purwosutjipto, *Ibid*, hlm 2

⁶Elfrida Gultom (A), *Op.Cit*, hlm. 2

diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, kemusnahan, tetap seperti semula. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang.⁷

Pada dasarnya dalam pengertian pengangkutan terkandung unsur perpindahan tempat dengan menggunakan alat pengangkut dengan tujuan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi, sedang yang menjadi objek yang diangkut dapat berupa barang maupun orang.⁸

Salah satu jenis angkutan yang paling menghemat waktu, cepat, efisien serta nyaman yang digunakan oleh masyarakat atau penumpang dalam hal ini adalah angkutan udara, dimana angkutan udara menjadi pilihan alternatif yang menghemat waktu di bandingkan dengan angkutan lainnya seperti angkutan laut dan angkutan darat yang memakan waktu yang sangat lama.

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.⁹

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke

⁷ Elfrida Gultom (A), *Ibid*, hlm. 3

⁸ Elfrida Gultom (A), *Ibid*, hlm 13

⁹ Pasal 1 angka 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Kegiatan pengangkutan diawali dengan adanya suatu perjanjian yang biasanya dilakukan secara lisan antara pengangkut dan terangkut (pengguna jasa atau penumpang maupun pengirim barang), yang mana isi perjanjian tersebut menyatakan bahwa pengangkut bersedia menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu yang dituju oleh terangkut dengan selamat dan terangkut (pengguna jasa atau penumpang maupun pengirim barang) membayar kontra prestasi kepada pengangkut yaitu dengan membayar uang angkutan yang telah disetujui kedua belah pihak saat di awal perjanjian. Jadi dalam hal ini masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi guna untuk melancarkan kegiatan pengangkutan.¹⁰

Perjanjian pengangkutan berfungsi untuk melindungi hak dan kewajiban masing-masing pihak. Dalam suatu perjanjian mengandung syarat sahnya perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak yang bersangkutan. Dimana syarat sahnya diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yaitu:

- a. Adanya kesepakatan kedua belah pihak
- b. Kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum
- c. Adanya objek tertentu
- d. Adanya kausa yang halal

¹⁰ Elfrida Gultom (B), *Hukum Pengangkutan Darat*, Literata Jendela Dunia Ilmu, 2009, hlm. 16.

Biasanya dalam perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis, namun perjanjian dilakukan secara lisan antara para pihak. Walaupun perjanjian ini dibuat secara lisan namun perjanjian ini tetap mengikat kedua belah pihak. Jadi walaupun tidak ada bukti tertulis suatu perjanjian pengangkutan namun pada saat adanya kesepakatan untuk melaksanakan kegiatan pengangkutan maka hak dan kewajiban masing-masing pihak timbul dan harus dilaksanakan. Apabila salah satu pihak tidak melaksanakan maka dapat dianggap melanggar perjanjian yang mengikat mereka sehingga hal ini dapat dituntut karena melakukan wanprestasi.¹¹

Dalam kegiatan pengangkutan udara tidak dapat dihindari adanya kerugian yang disebabkan karena *mishandling* misalnya hilangnya barang bagasi yang disimpan oleh pihak maskapai penerbangan tidak ada pada saat pesawat sampai ditempat tujuan ataupun barang mengalami kerusakan pada saat barang diterima oleh penumpang, dalam hal ini penumpang berhak mendapat ganti kerugian dari pihak maskapai penerbangan.

Permasalahan mengenai kehilangan barang bagasi tercatat milik penumpang di maskapai penerbangan Citilink. Pada tanggal 29 April 2016, citra penerbangan di Ibukota Bangka Belitung, Kota Pangkalpinang tercemar dengan kurang memuasnya pelayanan yang diberikan oleh maskapai penerbangan Citilink. Hal tersebut dikarenakan salah satu penumpang maskapai penerbangan Citilink yang menempuh rute Jakarta-Pangkalpinang atas nama Ficky Dirgha Oktario (20) kebingungan saat tiba di Bandara Depati

¹¹ Elfirda Gultom, *Ibid*, hlm. 17

Amir Pangkalpinang. Peralnya, barang bawaannya berupa koper pakaian dan barang penting lainnya seperti kartu ATM, kunci rumah, kunci mobil yang terdapat di dalam koper dititipkan di bagasi pesawat tidak ditemukan atau hilang. Kehilangan bagasi tersebut sudah dilaporkan kepada petugas Citilink Bandara Depati Amir Pangkalpinang, namun hingga saat ini belum ada kejelasan.¹²

Berdasarkan peristiwa di atas mengenai hilangnya barang bagasi tercatat milik penumpang maka hal ini merupakan tanggung jawab dari pihak pengangkut dalam hal ini maskapai penerbangan Citilink, dimana telah diatur dalam Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Hal ini diperkuat dengan Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Oleh karena permasalahan di atas perlu kiranya dilakukan penelitian dan sekaligus menjadi latar belakang pengambilan judul penelitian **Tanggung Jawab Hukum Maskapai Penerbangan Terhadap Kehilangan Barang Bagasi Tercatat ditinjau Dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Studi Kasus pada PT. Citilink Indonesia Cabang Pangkalpinang).**

¹²www.rakyatpos.com/koper-penumpang-citilink-hilang.html/diakses pada tanggal 13 Januari 2018 Pukul 20.05 WIB

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab hukum maskapai penerbangan terhadap kehilangan barang bagasi tercatat ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara?
2. Apakah faktor-faktor penghambat bagi penumpang mendapatkan tanggung jawab hukum dari maskapai penerbangan terhadap kehilangan barang bagasi tercatat?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pemikiran teoritis diatas, maka dapat disimpulkan tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab hukum maskapai penerbangan terhadap kehilangan barang bagasi tercatat di tinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
2. Untuk mengetahui dan memahami faktor-faktor penghambat bagi penumpang mendapatkan tanggung jawab hukum dari maskapai penerbangan terhadap kehilangan barang bagasi tercatat.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka dapat disimpulkan manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoretis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum dalam kaitannya dengan hukum pengangkutan udara.

2. Manfaat Praktis

a. Manfaat bagi Maskapai Penerbangan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pemahaman kepada maskapai penerbangan khususnya PT. Citilink Indonesia Cabang Pangkalpinang untuk memperhatikan serta meningkatkan pelayanan kepada penumpang.

b. Manfaat bagi Penumpang

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman dan wawasan kepada para penumpang maskapai penerbangan udara mengenai tanggungjawab hukum pengangkut terhadap kehilangan barang bagasi tercatat.

c. Manfaat bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan kepustakaan serta menjadi pembelajaran untuk skripsi yang akan mendatang.

E. Landasan Teoretis dan Konseptual

Teori tanggung jawab hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang kesediaan dari subjek hukum atau pelaku tindak pidana untuk memikul biaya atau kerugian atau melaksanakan pidana atas kesalahannya maupun karena kealpaannya.¹³

Pertanggungjawaban berasal dari kata tanggung jawab, yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).¹⁴

Tanggung jawab (*liability*) dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggung jawab” atas keselamatan penumpang dan/atau barang kiriman, karena itu apabila timbul kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, maka perusahaan penerbangan harus “bertanggung jawab” dalam arti *liability*. Tanggung jawab disini diartikan perusahaan penerbangan “wajib membayar” ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang akibat perusahaan penerbangan melakukan wanprestasi. Perusahaan penerbangan dapat digugat di depan pengadilan perdata.¹⁵

Berdasarkan Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan

¹³ Halim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi dan Tesis*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm. 208

¹⁴ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT. RajaGrafindo Tinggi, Jakarta, 2013, hlm. 318

¹⁵ H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI Nomor 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm 217.

Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Hal ini diperkuat dengan Pasal 144 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Ahmad Sudiro mengemukakan bahwa dalam hukum, khususnya dalam penerbangan dikenal ada tiga teori tanggung jawab yang berkaitan dengan penyelesaian pembayaran ganti kerugian. Ketiga teori tanggung jawab tersebut, meliputi:¹⁶

1. Teori tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan

Teori tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*based on fault liability theory*) ini di Indonesia dikenal dengan tanggung jawab berdasarkan perbuatan yang melanggar hukum, dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganti kerugian tersebut.

Pada dasarnya konsep kesalahan yang terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata itu mengandung dua aspek, sebagai berikut:

¹⁶Halim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Op.Cit*, hlm. 215.

- a. Adil, jika seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya diwajibkan untuk membayar ganti kerugian kepada korban atas kerugian tersebut.
- b. Adil, jika seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahan tidak wajib untuk membayar ganti kerugian kepada korban.

2. Teori tanggung jawab berdasarkan praduga

Teori tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability theory*) menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggung jawab, sampai tergugat dapat membuktikan sebaliknya bahwa tergugat tidak bersalah.

3. Teori tanggung jawab mutlak

Teori tanggung jawab mutlak (*strict liability theory*) merupakan teori yang mengakaji bahwa tanggung jawab yang berlaku tanpa keharusan adanya pembuktian unsur kesalahan/kelalaian. Penerapan tanggung jawab mutlak ini tentu akan melindungi kepentingan konsumen, karena pelaku usaha wajib membayar ganti kerugian kepada konsumen tanpa mempermasalahkan, apakah pelaku usaha telah melakukan kesalahan/kelalaian dalam melakukan kegiatan usahanya tersebut.

Asas-asas yang terkait dengan hukum pengangkutan diklasifikasikan menjadi dua, yaitu:¹⁷

¹⁷ Elfrida Gultom (A), *Op.Cit*, hlm 39

- 1) Asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa).
- 2) Asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua belah pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

Adapun asas-asas yang bersifat publik dalam pengangkutan sebagai berikut:¹⁸

- 1) Asas Manfaat

Adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

- 2) Asas Kepentingan Umum

Adalah penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.

- 3) Asas Kesadaran Hukum

Adalah undang-undang ini mewajibkan Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta kewajiban kepada setiap warga

¹⁸ Elfrida Gultom (B), *Op.Cit*, hlm. 18

negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.

4) Asas Keselamatan Penumpang

Adalah pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan baik untuk pengangkut maupun untuk pengguna jasa.

Adapun asas-asas yang bersifat perdata dalam hukum pengangkutan yaitu:¹⁹

1) Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah ada, harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

2) Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar. Tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

3) Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku

¹⁹ Elfrida Gultom (A), *Op.Cit*, hlm. 40

pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4) Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

5) Pembuktian dengan Dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum.

F. Metode Penelitian

Metode adalah “jalan atau cara yang harus ditempuh”. Maksudnya untuk mendapatkan suatu pengetahuan harus dilakukan dengan suatu jalan atau cara, dimana langkah-langkahnya harus ditentukan terlebih dahulu.²⁰ Penelitian (*research*) merupakan upaya pencarian yang amat bernilai edukatif, ia melatih kita untuk selalu sadar bahwa di dunia ini banyak yang kita tidak ketahui, dan apa yang kita coba cari, temukan, dan ketahui itu tetaplah bukan kebenaran mutlak. Oleh sebab itu masih perlu diuji kembali kebenarannya.²¹

²⁰ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Edisi ke-1 Cet II, CV. Mandar Maju. Bandung, 2016, hlm. 4

²¹ Amirudin, dan H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Cetakan IX, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2016, hlm. 19

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian *yuridis normatif*. Dalam penelitian atau pengkajian ilmu hukum normatif, kegiatan untuk menjelaskan hukum tidak diperlukan dukungan data atau fakta-fakta sosial, sebab ilmu hukum normatif tidak mengenal data atau fakta sosial yang dikenal hanya bahan hukum, jadi untuk menjelaskan hukum atau untuk mencari makna dan memberi nilai akan hukum tersebut hanya digunakan konsep hukum dan langkah-langkah yang ditempat adalah langkah normatif.²²

Johnny Ibrahim dalam bukunya *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif* mendeskripsikan perkembangan tipologi penelitian hukum dari berbagai pakar tetapi secara spesifik sesungguhnya lebih menekankan pada penelitian hukum normatif dengan menguraikan aspek-aspek: prosedur penelitian, pendekatan, penggunaan bahan hukum yang bersumber dari internet sampai pada kesalahan-kesalahan dalam penelitian hukum normatif.²³

Namun secara proporsional penelitian ini juga menggunakan metode *yuridis empiris*. Penelitian yuridis empiris dilakukan untuk mempelajari hukum dalam kenyataan atau berdasarkan fakta yang didapat secara objektif di lapangan, baik berupa pendapat, sikap dan perilaku aparat penegak hukum yang didasarkan pada identifikasi hukum dan efektifitas hukum.

²² Bahder Johan Nasution, *Op. Cit*, hlm. 87

²³ Saifullah, *Tipologi Penelitian Hukum*, Intelegensia Media, Malang, 2015, hlm. 113

2. Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan studi kasus (*case study*).

Dalam metode pendekatan perundang-undangan peneliti perlu memahami hierarki, dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan.²⁴ Metode pendekatan undang-undang adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum. Dari pengertian tersebut, secara singkat dapat dikatakan bahwa yang dimaksud sebagai *statute* beberapa legislasi dan regulasi. Jika demikian, pendekatan peraturan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi.²⁵

Sedangkan pendekatan study kasus merupakan suatu studi terhadap kasus tertentu dari berbagai aspek hukum misalnya dilihat dari sudut hukum Perdata, hukum pidana, hukum administrasi dan hukum tata negara.²⁶

3. Sumber Data

Berdasarkan sudut pandang penelitian hukum pada umumnya, pengumpulan data didapatkan melalui:²⁷

²⁴Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cetakan ke-3, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2007, hlm. 96

²⁵*Ibid*, hlm 97

²⁶*Ibid*, hlm. 94

²⁷Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 17

a. Data Primer

Adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber data dilapangan atau dilokasi penelitian, dalam hal ini adalah data yang diperoleh dari Maskapai Penerbangan Citilink Indonesia Cabang Pangkalpinang. Sumber data yang ada di lokasi penelitian, yaitu berdasarkan wawancara.

b. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka. Dalam penelitian hukum data sekunder dapat dibagi tiga, yaitu sebagai berikut:

- 1) Bahan Hukum Primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan, peraturan perundang-undangan yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:
 - i. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 - ii. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
 - iii. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
- 2) Bahan Hukum Sekunder yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Seperti buku dan jurnal.

- 3) Bahan Hukum Tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Seperti kamus Bahasa Indonesia, kamus hukum dan internet.²⁸

4. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

a. Observasi

Teknik pengumpulan data dimana peneliti mengadakan pengamatan secara langsung atau tanpa alat terhadap gejala-gejala subjek yang diselidiki baik pengamatan itu dilakukan di dalam situasi sebenarnya maupun dilakukan di dalam situasi buatan, yang akan dilakukan di tempat yang akan diteliti.²⁹

b. Wawancara

Merupakan situasi peran antar pribadi bertatap muka, ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada seorang responden.³⁰

Metode wawancara ini dilakukan dalam rangka memperoleh data primer serta pendapat-pendapat dari para pihak yang berhubungan dengan proses pengangkutan udara di Bandara Depati Amir, khususnya pihak-pihak yang terlibat langsung dengan permasalahan yang akan diteliti, yaitu dengan Bapak Yusrizal sebagai *Station Manager* Citilink Indonesia Cabang

²⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2008. Hlm. 52

²⁹ Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hlm.26.

³⁰ Amirudin, dan H. Zainal Asikin, *Op, cit*, hlm. 82

Pangkalpinang, Bapak Eben Ezer sebagai Karyawan Bagian *Lost and Found* Citilink Indonesia Cabang Pangkalpinang serta Ficky Dirgha Oktario selaku Penumpang yang mengalami Kehilangan Barang Bagasi Tercatat di Maskapai Penerbangan Citilink.

c. Studi Kepustakaan

Yaitu mendapatkan data melalui bahan-bahan kepustakaan yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari peraturan perundang-undangan, teori-teori atau tulisan-tulisan yang terdapat dalam buku-buku literatur, catatan kuliah, dan bahan-bahan bacaan ilmiah yang mempunyai hubungan dengan permasalahan yang diangkat.³¹

d. Dokumentasi

Yaitu suatu cara untuk mengumpulkan data mengenai hal-hal yang berupa catatan, buku, surat kabar, maupun internet yang relevansi kuat dengan masalah yang akan diteliti.

5. Analisis data

Analisis data dilakukan secara kualitatif artinya menguraikan data dalam secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan pemahaman dan interpretasi data. Komprehensif artinya analisis data secara mendalam dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian. Lengkap artinya tidak ada bagian yang terlupakan, semua sudah masuk dalam

³¹ Soerjono Soekanto, *Op,cit.* Hlm. 21

analisis. Analisis data seperti ini akan menghasilkan produk penelitian hukum empiris yang bermutu dan sempurna.³²

Pada penelitian hukum normatif, pengolahan data hakikatnya kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisa data induktif dan deduktif. Dimana analisis data induktif metode berpikir dengan mengambil kesimpulan dari data-data yang bersifat khusus. Sedangkan analisis data deduktif merupakan cara penarikan kesimpulan dari hal yang bersifat umum menjadi kasus yang bersifat khusus (individual).

³² Abdulkadir Muhammad (A), *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 127