

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang masalah

Indonesia merupakan negara yang luas, terbentang sepanjang 3.977 mill antara samudera Hindia dan samudera Pasifik dengan luas daratan 19.222.570 km² dan luas lautan 3.257.483 km². Indonesia memiliki sekitar 17.504 pulau, dan dihuni oleh jutaan jiwa. Mengingat luas wilayah indonesia yang demikian luas wajar jika transportasi udara menjadi primadona angkutan yang sangat efektif dan efisien serta paling di minati.

Dewasa ini transportasi udara di Indonesia mengalami perkembangan pesat, hal tersebut dapat dilihat dari banyak perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional. Indonesia memiliki banyak perusahaan penerbangan baik niaga berjadwal, niaga kargo, niaga tidak berjadwal, niaga kargo tidak berjadwal, non niaga, berikut daftar perusahaannya:¹

Daftar perusahaan penerbangan niaga berjadwal yang beroperasi di Indonesia:

- [Garuda Indonesia](#)
- [Merpati Nusantara Airlines](#)
- Mandala Airlines
- [Indonesia AirAsia](#)
- Lion Mentari Airlines
- Wings Abadi Airlines

¹ <http://hubud.dephub.go.id> \5 juni 2013, 21.05

- Sriwijaya Air
- Kalstar Aviation
- Travel Express Aviation
- Citilink Indonesia
- Transnusa Aviation
- [Batik](#) Air Indonesia
- [Asi](#) Pudjiastuti Aviation
- [Aviastar](#) Mandiri
- [Sky](#) Aviation
- Tri Mg Intra Asialines

Daftar perusahaan penerbangan niaga tidak berjadwal di Indonesia:

- [Komala](#) Indonesia
- [Air](#) Born Indonesia

Pesatnya perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan merupakan dampak dari longgarnya peraturan penerbangan di Indonesia. Berdasarkan data statistik dari Direktorat Hubungan Udara Departemen Perhubungan pada Tahun 2007 terdapat 38.000.000 (tiga puluh delapan juta) penumpang tercatat menggunakan jasa transportasi udara niaga , dan diperkirakan di tahun 2013 jumlah tersebut akan meningkat menjadi 40.000.000 (empat puluh juta) penumpang.²

² <http://www.kompas.com/berita> 22 Mei 2013, 21.00

Ada beberap alasan konsumen menggunakan jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan bukan komersil.

Tingginya minat konsumen menggunakan jasa transportasi udara dan banyaknya pelaku usaha memicu pelaku usaha atau pihak maskapay penerbangan berlomba – lomba untuk menawarkan harga yang lebih murah dan menawarkan berbagai bonus. Ini tentu saja tawaran yang sangat menggiurkan bagi konsumen pengguna jasa transportasi udara, akan tetapi sangat di sayangkan karena di balik penawaran harga yang relative lebih murah dan berbagai bonus yang di tawarkan bersamaan dengan itu kualitas pelayanan juga ikut menurun.

Dikutip dari sebuah situs di internet ketua pengurus YLKI menuturkan

“dari tahun ke tahun, pengaduan transportasi tidak pernah menduduki lima besar, hanya 10 besar. Tapi tahun ini masuk lima besar, mungkin karena transportasi makin buruk, ujar Sudaryatmo, Beliau menambahkan di YLKI pengaduan transportasi sendiri dibagi menjadi dua yakni transportasi darat dan transportasi udara. Selama 2011, pengaduan paling banyak yakni dari transportasi udara. Untuk pengaduan transportasi udara sendiri ada 36 kasus dan transportasi darat ada 16 kasus. Kemudian untuk bentuk pengaduan transportasi udara berupa keberangkatan yang digagalkan karena membeli tiket rombongan, tidak bisa *check-in* (keterlambatan *check-in*), kehilangan bagasi, keberatan terhadap pernyataan maskapai terhadap penumpang yang mengandung, keterlambatan pesawat, penutupan rute, dan booking tidak bisa diubah” (Sudaryatmo, Rabu, 23/1/2013).³

Sepanjang tahun 2007 – 2012 KNKT menyatakan telah terjadi 140 kecelakaan udara yang terdiri atas 82 kecelakaan dan 58 *incident* serius, adapun beberapa maskapay yang pernah mengalami di antaranya Wings Air dua unit

³ <http://www.TRIBUNNEWS.COM> 4 juni 2013, 14.00

bannya pecah saat di gunung sitoli, Sriwijaya ban pecah karena saat mendarat di bandara Tjilik Riwut terjadi kemacetan di system pengereman.⁴

Pada dasarnya dalam kegiatan pengangkutan udara terdiri dari dua pihak, yaitu pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan atau maskapai penerbangan dan pihak pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan.

Sebagaimana layaknya suatu perjanjian yang merupakan manifestasi dari hubungan hukum yang bersifat keperdataan maka di dalamnya terkandung hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan dan dipenuhi, yang biasa dikenal dengan istilah “prestasi”.

Dalam hukum pengangkutan, kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan lain-lain.

Sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, menjaga barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya, mentaati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan pengangkut yang berkenaan dengan pengangkutan. Hak dan kewajiban para pihak tersebut biasanya dituangkan dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan.

⁴ <http://www.tempo.com/berita> \ 22 Mei, 21.00

Pengangkutan memiliki definisi proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pengangkutan sampai ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang di tentukan.⁵

Perjanjian pengangkutan itu sendiri menurut Purwosutjipto merupakan perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan penumpang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁶

Ketentuan tentang kepengangkutan ini berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu, dan sebagai konpensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.

Dalam praktik kegiatan transportasi udara sering kali pengangkut tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar atau dapat dikatakan telah melakukan *wanprestasi*. Beberapa kasus atau fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk *wanprestasi* oleh pengangkut adalah tidak memberikan keselamatan dan keamanan penerbangan kepada penumpang yaitu, berupa terjadinya kecelakaan pesawat yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia dan/atau cacat, penundaan penerbangan atau “*delay*”, keterlambatan, kehilangan

⁵ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.19.

⁶ Ibid. hlm 20

atau kerusakan barang bagasi milik penumpang, pelayanan yang kurang memuaskan, informasi yang tidak jelas tentang produk jasa yang ditawarkan dan lain-lain.

Sebagaimana terungkap dari hasil penelitian dan pantauan Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BKPN) tercatat sekitar tujuh maskapai penerbangan yang kerap dikeluhkan oleh konsumen, ketujuh maskapai tersebut adalah Airasia, Lion Air, Garuda, Adam Air, Sriwijaya Air, Mandala dan terakhir Batavia Air⁷. Bentuk-bentuk pengaduan konsumen yang disampaikan antara lain, yakni penundaan jadwal penerbangan tanpa pemberitahuan, kehilangan barang di bagasi, tiket hangus, tempat duduk, menolak booking lewat telepon, serta pengaduan lainnya seperti barang di bagasi ditelantarkan, pembatalan tiket (*refund*), sikap pramugra/i, keamanan dan kebersihan.⁸

Permasalahan perlindungan hukum dalam pengangkutan udara terhadap bagasi penumpang sering terjadi dalam pelaksanaan penerbangan. Agar penyelesaian pelaksanaan ganti rugi dilakukan secara tertib, maka hukum dipakai sebagai penunjang utama penyelesaian masalah.

Kurnia Asih Rahayu menuturkan, “data YLKI ada 19 aduan untuk Garuda mendapat dua pengaduan, Citilink mendapat satu kasus, sementara Sriwijaya tiga kasus dan Lion Air, kasus yang banyak dilaporkan mencakup pembatalan penerbangan 5, penolakan *check in* 7, bagasi hilang 4, dan layanan tiket 2.”⁹

Peraturan perundang – undangan yang mengatur perlindungan hukum penumpang angkutan udara terhadap bagasi penumpang diatur dalam Undang –

⁷ <http://www.majalahkonstan.com/> 22 Mei, 22.00

⁸ *ibid*

⁹ <http://www.merdeka.com//> 26 Juni 2013, 00.55

Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Latar belakang pembentukan Undang – Undang ini adalah untuk menunjang kepastian hukum pelaksanaan transportasi udara yang mempunyai peranan penting dan strategis dalam menetapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa.

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan ini mengatur tentang perlindungan hukum pengangkutan udara terhadap bagasi penumpang, sesuai dengan ketentuan pasal 144, dan pasal 146 antara lain.

Pasal 144 menyebutkan bahwa

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang atau musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.¹⁰

Pasal 146 bahwa:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh factor cuaca dan teknis operasional.¹¹

Menurut ketentuan peraturan perundang-undangan apabila terjadi peristiwa atau keadaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang maka pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami penumpang, akan tetapi dalam pelaksanaannya konsumen atau penumpang mengalami kesulitan untuk memperjuangkan hak-haknya sebagai konsumen. Sehubungan dengan hal tersebut maka perlu adanya upaya pemberdayaan konsumen yang menggunakan jasa transportasi udara oleh berbagai pihak yang kompeten.

¹⁰ Indonesia, *Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*, Citra Umbara, Bandung, 2009, pasal 144

¹¹ *ibid*, pasal 146

Prinsipnya kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata akan tetapi mengingat transportasi udara telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pangangkutan udara yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi udara terlindungi. Perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUH Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihaknya pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.¹²

Berkenaan dengan hal tersebut menurut Sri Redjeki Hartono negara mempunyai kewajiban untuk mengatur agar kepentingan-kepentingan yang berhadapan harus dapat dipertemukan dalam keselarasan dan harmonisasi yang ideal.¹³ Untuk itu, negara mempunyai kewenangan untuk mengatur dan campur tangan dalam memprediksi kemungkinan pelanggaran yang terjadi dengan menyediakan rangkaian perangkat peraturan yang mengatur sekaligus memberikan ancaman berupa sanksi apabila terjadi pelanggaran oleh siapapun pelaku ekonomi.

Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang

¹² R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT Citra Aditya, Bandung, 1995, hlm. 71.

¹³ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Ekonomi Indonesia*, Bayu Media, Malang, 2007, hlm. 132.

mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan udara, perlindungan konsumen merupakan perlindungan hukum total akan memberikan perlindungan pada penumpang mulai dari taraf pembuatan pesawat udara sampai pada saat ia telah selamat sampai di tempat tujuan, atau kalau mengalami kecelakaan, sampai 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.

Dalam menentukan pertanggung jawaban 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.

Ketentuan yang mengatur tentang besarnya ganti rugi adalah *Luchtvervoer ordonantie* (Stbl. 1939:100) atau ordonansi 1939 yang biasa disingkat OPU 1939.

Pengaturan besar ganti rugi atau santunan menjadi perhatian bagi penulis mengingat peraturan mengenai ganti kerugian itu sendiri masih mengacu pada ordonansi zaman penjajahan yaitu Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) tahun 1939. Tujuan penganturan Ordonansi Pengangkutan Udara adalah untuk mengisi

kekosongan hukum apabila terjadi masalah yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan udara secara detail.¹⁴

Selain itu, masih ada lagi peraturan perundang-undangan yang substansinya sangat terkait dengan perlindungan hukum penumpang transportasi udara, yaitu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Sebab dalam kegiatan penerbangan komersil terdapat hubungan hukum antara produsen dan konsumen. Produsen dalam hal ini adalah perusahaan atau maskapai penerbangan yang bertindak sebagai pelaku usaha, sedangkan konsumennya adalah para penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara yang ditawarkan oleh maskapai penerbangan. Di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen diatur mengenai hak dan kewajiban pelaku usaha dan konsumen.

Selama ini hak dan kewajiban para pihak dalam kegiatan transportasi udara sering tidak berjalan secara seimbang, di mana konsumen berada di posisi yang lemah dan tidak berdaya jika dibandingkan dengan posisi pelaku usaha yang posisi lebih kuat. Seharusnya posisi para pihak haruslah seimbang dan sejajar, karena pada prinsipnya mereka saling membutuhkan dan bersifat ketergantungan. Berkaitan dengan itu menarik untuk dilakukan pengkajian-pengkajian dalam rangka untuk pemberdayaan konsumen, maka menarik bagi penulis untuk mengkaji dan meneliti kedalam penulisan skripsi dengan judul “**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP BAGASI PENUMPANG TRANSPORTASI UDARA**”.

¹⁴E. suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Udara dan Beberapa Masalah Lain dalam Bidang Penerbangan*, Penerbit Alumni, Bandung, 1979, hlm. 19

B. Rumusan masalah

Sehubungan dengan latar belakang diatas maka permasalahan yang akan dikaji adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah perlindungan hukum atas hilangnya bagasi penumpang transportasi udara?
2. Bagaimana penyelesaian ganti kerugian atas hilangnya bagasi penumpang oleh pihak pengangkut (PT. Garuda Indonesia dengan Ny. Untari)?

C. Tujuan penelitian

Ada beberapa tujuan penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Mengetahui ketentuan-ketentuan yang berkenaan dengan perlindungan hukum bagasi penumpang transportasi udara terhadap bagasi penumpang secara teoritis dan membandingkannya dalam praktik di lapangan.
2. Mengetahui prosedur penyelesaian ganti kerugian antara PT. Garuda Indonesia dengan Ny. Untari akibat kehilangan bagasi.

D. Kerangka pemikiran

Berdasarkan judul yang di angkat dalam skripsi ini maka penulis akan memberikan gambaran secara umum baik dari peraturan perundang – undangan maupun dari teori – teori para pakar yang berhubungan dengan pengangkutan udara. Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pengangkutan udara adalah :

Setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, bagasi, kargo dan pos untuk satu kali perjalanan atau lebih dari satu kali bandar udara ke Bandar udara lainnya.

Sedangkan Menurut pasal 466 Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

Pengangkut adalah :

Barang siapa yang mengikatkan diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 menyatakan yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah:

Setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Guna terselenggaranya pengangkutan maka antara pelaku usaha dan penumpang harus ada perjanjian pengangkutan dengan adanya perjanjian ini maka kedua belah pihak mempunyai hak dan kewajibannya masing – masing yang harus dipenuhi jika tidak maka terjadilah *wanprestasi*. Perjanjian ini selalu diadakan secara lisan tapi didukung oleh dokumen – dokumen yang nanti akan membuktikan bahwa telah terjadi perjanjian.

Menurut E. Suherman perjanjian pengangkutan udara adalah:¹⁵

Dalam arti sempit adalah perjanjian antara seorang pengangkut dengan pihak penumpang atau pihak pengirim barang untuk mengangkut penumpang atau barang dengan pesawat udara. Dan dalam artian luas perjanjian angkutan udara merupakan suatu perjanjian angkutan udara yang merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.

Pendapat lain mengenai perjanjian pengangkutan udara yang dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad adalah:¹⁶

¹⁵ E. Suherman, op.cit., hlm. 87

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, op.cit., hlm. 20

Persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Dari dua pendapat ahli di atas penulis menyimpulkan bahwa perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang dan/atau pengirim barang dimana keduanya memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi. Kewajiban pengangkut adalah melakukan pengangkutan dan mengantarkan orang dan/atau barang yang di angkut dari satu tempat ketempat yang ditentukan sesuai perjanjian dengan selamat dan barang atau orang yang di angkut kondisinya harus sama seperti sebelum di angkut. Hak pengangkut adalah menerima pembayaran atas kegiatan pengangkutan yang di lakukan. Sedangkan kewajiban penumpang dan/atau pengirim barang adalah membayar jasa pengangkutan yang digunakan sebesar perjanjian yang telah ditentukan. Hak penumpang dan/atau pengirim barang adalah di angkut ketempat tujuan dengan selamat dalam kondisi sama dengan kondisi sebelum diangkut.

E. Metode penelitian

1. Fokus Penelitian

Fokus penelitian yang akan diteliti yaitu mengenai hal – hal yang sudah dituangkan dirumusan masalah, yakni bagaimana perlindungan hukum terhadap bagasi penumpang transportasi udara dan bagaimana penyelesaian ganti kerugian yang di alami oleh pihak penumpang.

2. Nara sumber

Nara sumber dalam penelitian ini adalah bapak Dwi Priyono, SH anggota bidang advokasi dan pelayanan masyarakat serta pengurus Lembaga Konsumen Yogyakarta

3. Bahan hukum

Untuk mengumpulkan data – data atau bahan – bahan dalam penelitian ini maka penulis menggunakan :

a. Bahan hukum Primer

Bahan hukum primer : yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum mengikat, dalam penelitian ini penulis menggunakan Undang – Undang NO 1 tahun 2009 tentang penerbangan, Ordonansi Pengangkutan Udara Stb 1939 – 100 dan KUHPPerdata yang berisikan tentang syarat sah perikatan dan tanggung jawab pengangkutan dan juga di atur dalam peraturan pemerintah No 77 Tahun 2011.

b. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder, yakni bahan yang tidak mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, dalam penelitian ini penulis menggunakan hasil wawancara dari nara sumber, literature, serta website – website di internet seperti <http://hubud.dephub.go.id>, <http://www.merdeka.com/>, <http://www.majalahkonstan.com/> dan beberapa website lainya yang memuat wacana seperti yang sedang dikaji dalam skripsi ini.

4. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Studi pustaka

Metode ini menggunakan buku – buku atau penelitian kepustakaan untuk mendapatkan data – data yang bersifat kepustakaan guna melengkapi data yang berkaitan dengan permasalahannya.

b. Wawancara

Metode ini menggunakan pengumpulan data dengan Tanya jawab lisan dengan Dwi Priyono SH bidang advokasi dan pelayanan masyarakat serta pengurus Lembaga Konsumen Yogyakarta.

5. Metode pendekatan

Pendekatan yang digunakan peneliti dalam memahami objek penelitian ialah pendekatan yuridis – sosiologis, yakni pendekatan dari sudut pandang hukum yang berlaku dalam masyarakat.

6. Analisis data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data – data yang diperoleh dari penelitian dikaitkan atau dianalisis dengan peraturan perundang – undangan yang ada kemudian dideskripsikan serta dalam bentuk narasi yaitu dengan kalimat – kalimat (non statistic) yang bersifat kualitatif.

F. Kerangka skripsi

Skripsi terdiri dari empat bab, yaitu:

1. Bab I berupa pendahuluan, latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, kerangka skripsi.

2. Bab II memuat berbagai teori dan pendapat, ide dan pemikiran dari para ahli serta peraturan yang berlaku berkaitan erat dengan masalah perlindungan hukum terhadap bagasi penumpang transportasi udara.

3. Bab III secara umum menguraikan tentang hasil penelitian yang merupakan hasil pembahasan terhadap permasalahan penelitian yang telah disusun sebelumnya yaitu mengenai pengaturan tentang perlindungan hukum terhadap bagasi penumpang transportasi udara dalam sistem hukum positif Indonesia, hasil kajian terhadap implementasi dari peraturan mengenai penyelesaian ganti kerugian yang dialami penumpang akibat hilangnya bagasi.

4. Bab IV penutup, yang didalamnya berisi mengenai kesimpulan dari pembahasan dan penelitian yang dilakukan, serta saran dari kesimpulan yang telah ada.