

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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.¹ Jasa pelayanan transportasi udara (penerbangan) memiliki keunggulan dalam hal kecepatan tinggi telah menarik perhatian masyarakat pengguna jasa penerbangan, disukai karena penerbangan memiliki kecepatan yang tinggi dengan tidak memiliki kepadatan di udara.

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan: ²

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;

¹ Pasal 1 Angka 1 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

² Pasal 3 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antar bangsa.

Peranan penerbangan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional, akuntabilitas penyelenggara negara, dan otonomi daerah.³

Bagi Indonesia penerbangan mempunyai posisi strategis ditinjau dari berbagai aspek, yaitu aspek manfaat ekonomi, bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Manfaat Sosial, transportasi menyediakan berbagai kemudahan, di antaranya: (a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok; (b) Pertukaran atau penyampaian informasi; (c) Perjalanan untuk bersantai; (d) Memendekkan jarak; dan (e) Memencarkan penduduk. Manfaat Politik, transportasi menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan

³ Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

negara, mengatasi bencana, dan sebagainya. Manfaat Kewilayahan; memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.⁴

Dampak negatif penerbangan adalah berdampak pada lingkungan, pesawat udara berpotensi sebagai sumber polutan yang dilepas ke udara.⁵ polutan ini berasal dari bahan bakar pesawat udara yang dapat menghasilkan emisi CO₂, CH₄, NO_x, CO, dan SO₂ yang berdampak pada pemanasan global pengatur udara dalam pesawat yang mengandung CFQ, dan pengharum ruangan dalam pesawat serta NO_x berpotensi merusak lapisan ozon di Atmosfer.⁶ Selain itu, dalam hal pengoperasian pesawat udara dapat menimbulkan kecelakaan pesawat udara. Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau menimbulkan korban jiwa atau korban luka serius.⁷

Kecelakaan pesawat udara dapat menyebabkan kerugian kepada pengguna jasa transportasi udara dan pihak ketiga di permukaan bumi. Kerugian yang dapat diderita oleh pihak ketiga berupa kerusakan pada pihak ketiga yang terjadi di wilayah suatu negara disebabkan oleh pesawat terbang seperti rusaknya fasilitas umum, rumah, kebun, kerusakan lingkungan dan kerusakan harta lainnya. Selain itu kerugian pun akan muncul apabila adanya kematian, cacat tubuh baik tetap total atau cacat tetap sebagian, dan cacat mental.

⁴ Baiq Setiani, "Prinsip Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara" jurnal ilmiah WIDYA, Volume 3 Nomor 2 September - Desember 2015

⁵ Reiza P, "Dampak Yang Diberikan Dunia Penerbangan Untuk Pertumbuhan Indonesia", Academia.edu, april 2018

⁶ Lilik Slamet S, "Potensi Dan Dampak Polusi Udara Dari Sektor Penerbangan", Peneliti Bidang Aplikasi Klimatologi Dan Lingkungan Atmosfer, Jurnal.lapan.go.id

⁷ Pasal 1 Angka 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga terjadi pada kecelakaan jatuhnya kepingan pesawat dialami pesawat Boeing 787, pada tanggal 10 Agustus 2019. Sekitar pukul 16:40, pesawat itu berasal dari maskapai Norwegian yang lepas landas dari Bandara Leonardo da Vinci menuju Los Angeles, Amerika Serikat (AS), pesawat mengalami kerusakan dan harus kembali ke Bandara Leonardo da Vinci. Sebagian besar kepingan pesawat berjatuhan di sekitar wilayah Isola Sacra Italia dan mengotori kebun warga, jatuhnya kepingan pesawat itu pula mengakibatkan 25 mobil dan 12 rumah rusak.⁸

Pada tanggal 4 November 2010. Pesawat Qantas bertipe A380 yang serpihannya jatuh di wilayah Batam, dan menimbulkan rusaknya 4 rumah, gedung, mobil dikawasan Batam Center dan mengenai atap SD 007 Eden Park Batam Center, tidak ada korban tewas dalam kasus ini, namun seorang murid dan Guru terluka. Pesawat Qantas Mendarat darurat di Bandara Changi Singapura.⁹

Kemudian kecelakaan pesawat Mandala Airlines dengan nomor penerbangan RI 091 jatuh sesaat setelah *take off* dari Bandara Polonia Medan, Sumatra Utara, pada Senin 5 September 2005. Pesawat Boeing 737-200 itu tercatat berangkat dari Medan menuju Jakarta pada pukul 09.40 WIB. Pesawat tersebut jatuh menimpa sekitar 20 bangunan dan mobil-mobil di Jalan Jamin Ginting, Padang Bulan. Puluhan rumah dan toko yang ditimpa badan pesawat juga

⁸ Muhain, "Kepingan Pesawat Jatuh Dari Langit Italia seperti Hujan Besi" Sindonews.com <https://international.sindonews.com> 12 Agustus 2019 14:44 WIB

⁹ Vit/asy, "4 Rumah di Batam Center Rusak Terkena Serpihan Pesawat Qantas" <https://news.detik.com/berita/1485609/4-rumah-di-batam-center-rusak-terkena-serpihan-pesawat-qantas/1> detiknews.com, 4 november 2010

ikut terbakar. Beberapa pejalan kaki serta penumpang angkutan umum yang sedang melintas di Jalan Jamin Ginting turut menjadi korban.¹⁰

Aturan Internasional mengenai tanggungjawab operator pesawat udara terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga di permukaan bumi akibat kecelakaan pesawat udara diatur dalam Konvensi Montreal 1999. Yang merupakan modernisasi dari Konvensi Roma 1952.¹¹ Tujuan dibuatnya Konvensi Montreal adalah untuk menjamin perlindungan atas kepentingan pihak ketiga yang menjadi korban, kompensasi yang wajar, dan juga perlunya keberlanjutan stabilitas industri penerbangan.¹²

Dalam Konvensi Montreal 1999 tanggungjawab dibebankan kepada operator pesawat udara. Operator pesawat udara adalah orang yang menggunakan pesawat, memberikan kontrol dari navigasi pesawat untuk mempertahankan oleh orang dari siapa hak untuk menggunakan pesawat hingga diturunkan, baik secara langsung atau tidak langsung, orang tersebut akan dianggap sebagai operator. seseorang harus dianggap menggunakan pesawat terbang saat dia menggunakannya secara pribadi atau ketika pelayan atau agennya menggunakan pesawat dalam perjalanan mereka pekerjaan, baik dalam lingkup kewenangannya atau tidak.¹³ Prinsip tanggungjawab dalam Konvensi Montreal adalah *no fault*

¹⁰ Mevi Linawati, “ <https://www.liputan6.com/news/read/4055104/mandala-air-jatuh-di-medan-14-tahun-silam-143-tewas> liputan6.com, 5 september 2019 19:04

¹¹ Sudirman H. Nainggolan, ”Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara” jurnal <https://media.neliti.com/media/publications/164515-ID-none.pdf>

¹² E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara*, PT Alumni, Bandung, 2014, Hlm 232

¹³ Artikel 1 Konvensi montreal 2009

liability. Besaran tanggungjawab dalam Konvensi Montreal ditentukan oleh massa/berat pesawat yang terlibat.¹⁴

Dalam Hukum Udara Indonesia pengaturan mengenai tanggungjawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga di permukaan bumi, terdapat didalam Undang Undang No 1 Tahun 2009¹⁵ Tentang Penerbangan dalam Pasal 184 ayat 1 mengenai ganti kerugian terhadap pihak ketiga, yang menyatakan bahwa "setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan. Ganti kerugian diberikan sesuai kerugian nyata yang dialami."¹⁶ Maksud dari pasal ini adalah setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara dan menimbulkan kerugian kepada pihak ketiga di permukaan bumi, harus bertanggungjawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan dari pengoperasian pesawat udara.

Untuk jumlah ganti kerugian atau perhitungan besaran ganti kerugian diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan¹⁷ lebih tepatnya besaran perhitungan ganti kerugian yang diberikan kepada pihak ketiga diatur dalam pasal 14 yang menyatakan: Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa

¹⁴ Article 4 Konvensi Montreal 2009

¹⁵ Selanjutnya Disebut Dengan Undang Undang Penerbangan

¹⁶ Pasal 184 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

¹⁷ Selanjutnya disebut PM 77

pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda benda dari pesawat udara yang dioperasikan ditetapkan oleh peraturan ini.¹⁸

Konvensi Montreal mulai berlaku efektif dalam jangka waktu 60 hari setelah diratifikasi oleh negara ke 35. Akan tetapi Konvensi Montreal belum diratifikasi oleh 35 negara, akibatnya Konvensi Montreal masih belum berlaku secara efektif. Belum diberlakukannya Konvensi Montreal 2009, maka aturan mengenai tanggung jawab operator terhadap pihak ketiga masih diatur oleh Hukum Nasional masing masing negara, akibatnya banyak terjadi ketidakseragaman mengenai aturan tanggungjawab operator kepada pihak ketiga, hal ini menimbulkan persoalan ketidakpastian hukum terkait dengan kompensasi kepada pihak ketiga, dikarenakan Hukum Nasional yang mengatur mengenai tanggungjawab operator terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga berbeda di masing masing negara.

Tidak diratifikasinya Konvensi Montreal 2009, disebabkan karena alasan yang sama dengan tidak diratifikasinya Konvensi Roma 1952. Konvensi Roma 1952 dan Konvensi Montreal 2009 tidak diratifikasi oleh negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Inggris, Jerman, dan Kanada. Dalam Hukum Nasional Indonesia terkait dengan penerbangan tidak sepenuhnya sesuai dengan Konvensi Montreal 2009, dikarenakan ada beberapa ketentuan yang diatur oleh Konvensi Montreal 2009 tetapi tidak diatur dalam Undang Undang Penerbangan, seperti ketentuan mengenai kompensasi pihak ketiga yang menderita cacat mental,

¹⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

ketentuan mengenai kecelakaan yang melibatkan dua operator dan prioritas kompensasi.

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti berminat untuk meneliti lebih lanjut dalam bentuk skripsi yang berjudul: **"TANGGUNGJAWAB OPERATOR PESAWAT UDARA TERHADAP KERUGIAN YANG DIDERITA OLEH PIHAK KETIGA DIPERMUKAAN BUMI MENURUT KONVENSI MONTREAL 2009 DAN IMPLEMENTASINYA DALAM UNDANG UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 JO. PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 77 TAHUN 2011"**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan apa yang telah diuraikan sebelumnya didalam latar belakang penelitian, maka dalam penelitian ini penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pengaturan tanggungjawab operator pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut Konvensi Montreal 2009?
2. Bagaimanakah implementasi tanggungjawab pengangkut pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk memecahkan masalah yang akan diteliti, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan tanggungjawab operator pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi menurut Konvensi Montreal 2009.
2. Untuk mengetahui implementasi tanggungjawab pengangkut pesawat udara kepada pihak ketiga dipermukaan bumi dalam Undang Undang No 1 Tahun 2009 jo. Peraturan Menteri Perhubungan 77 Tahun 2011.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai kegunaan secara teoritis maupun praktis, yaitu sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis penulisan ini diharapkan berguna bagi peneliti dan perkembangan ilmu hukum pada umumnya yang berkaitan dengan bidang hukum internasional, lebih khususnya dalam lingkup tanggung jawab operator pesawat udara kepada pihak ketiga yang menderita kerugian sehingga dapat dijadikan penelitian bagi penulisan yang akan datang.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis hasil penulisan ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat, serta memberikan gambaran kepada pembaca mengenai ruang lingkup tanggung jawab operator pesawat udara khususnya kepada pihak ketiga yang menderita kerugian dan juga mengenai besaran

kompensasi yang wajar yang dapat diterima oleh pihak yang terkait sebagai upaya hukum yang dapat dilakukan.

E. Kerangka Pemikiran

Hukum merupakan suatu aturan yang berlaku dalam masyarakat, baik itu masyarakat yang masih bersifat tradisional maupun masyarakat modern. ketenangan dan ketentraman kehidupan dicapai apabila masyarakat menyediakan kontrol, pengawasan sosial, baik tertulis maupun tidak tertulis. Sadar atau tidak, manusia hidup dipengaruhi oleh peraturan-peraturan bersama yang memaksa dan mengatur hubungan antar manusia.¹⁹ Van Kant di dalam buku *Inleiding Tot de Rechtwetenschap* menguraikan tentang tujuan hukum yang kesimpulannya bahwa hukum mempunyai tugas untuk menjamin adanya kepastian hukum dalam masyarakat.²⁰

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan resiko. Lalu tanggungjawab hukum sendiri muncul apabila salah satu pihak melakukan kesalahan, dan kesalahan tersebut diakibatkan oleh wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum.²¹ Terdapat dua istilah mengenai pertanggungjawaban dalam Hukum Internasional, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang merujuk hampir semua karakter resiko atau tanggungjawab, yang meliputi semua karakter hak dan

¹⁹ Ellya Rosana, "Hukum Dan Perkembangan Masyarakat" Jurnal Tapis Vol.9 No.1 Januari-Juni 2013

²⁰ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (suatu pengantar)*, Liberty, Yogyakarta, 1991, hlm 27.

²¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung 2010, Hlm 503

kewajiban secara aktual dan potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan Undang-Undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan, dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggungjawab atas Undang-Undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.²² Dalam hukum terdapat tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:²³

1. Prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan (*basic on fault liability*) menurut prinsip ini setiap yang melakukan kesalahan harus bertanggungjawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu.
2. Prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*). Menurut prinsip ini penyelenggara dianggap selalu bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul dari yang diselenggarakannya. Tetapi jika dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.

²² Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, Hlm 335-337

²³ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty, 1989, hlm. 19

3. prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault liability*) Menurut prinsip ini setiap yang melakukan kesalahan dianggap selalu bertanggungjawab membayar setiap kerugian yang timbul dari kesalahannya tersebut tanpa ada keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan. Seseorang tidak dimungkinkan untuk membebaskan diri dari tanggungjawab dengan alasan apapun.

Dalam kehidupan masyarakat, ada dua aturan hukum yang berlaku yaitu Hukum Nasional dan Hukum Internasional, Hubungan antara keduanya banyak bergantung dari mana memandang persoalan itu. Dalam teori klasik ada 2 pandangan tentang hubungan Hukum Nasional dan Hukum Internasional yaitu paham dualisme dan paham monisme.²⁴

Menurut paham dualisme ini yang bersumber pada teori bahwa daya ikat hukum internasional bersumber pada kemauan negara, Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan dua sistem atau perangkat hukum yang terpisah satu dari yang lainnya.²⁵

Alasan yang diajukan oleh penganut aliran dualisme bagi pandangan tersebut diatas didasarkan pada alasan formal maupun alasan yang didasarkan kenyataan. Diantara alasan alasan yang terpenting dikemukakan hal sebagai berikut:

1. Kedua perangkat hukum tersebut yakni Hukum Nasional dan Hukum Internasional mempunyai sumber yang berlainan, Hukum Nasional

²⁴ Mochtar Kusumaatmadja, Ety R.Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, PT Alumni, Bandung, 2015 Hlm 56

²⁵ *Ibid*, Hlm 57

bersumber pada kemaunan negara, sedangkan Hukum Internasional bersumber pada kemauan bersama masyarakat negara.

2. Kedua perangkat hukum itu berlainan subyek hukum nya. Subyek hukum dari Hukum Nasional ialah orang perorangan baik dalam apa yang dinamakan hukum perdata maupun hukum publik, sedangkan subyek hukum dari Hukum Internasional ialah negara.
3. Sebagai tata hukum, Hukum Nasional dan Hukum Internasional menampakan pula perbedaan dalam dalam strukturnya. Lembaga yang diperlukan untuk melaksanakan hukum dalam kenyataannya. Alasan lain yang dikemukakan sebagai argumentasi yang didasarkan atas kenyataan ialah bahwa daya laku atau keabsahan kaidah Hukum Nasional tidak terpengaruh oleh kenyataan bahwa kaidah Hukum Nasional itu bertentangan Hukum Internasional. Dengan kenyataan lain Hukum Nasional tetap berlaku tetap berlaku secara efektif sekalipun bertentangan dengan Hukum Internasional.²⁶

Paham monisme didasarkan pada pemikiran atas pemikiran kesatuan dari seluruh hukum yang mengatur hidup manusia. Dalam rangka pemikiran ini Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan dua bagian dari satu kesatuan yang lebih besar yaitu hukum yang mengatur kehidupan manusia. Akibat dari pandangan monisme ini ialah bahwa antara dua perangkat ketentuan hukum ini mungkin ada hubungan hirarki. Persoalan hirarki antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional inilah yang melahirkan beberapa pandangan yang berbeda

²⁶ *Ibid*, Hlm 58

dalam aliran monisme mengenai masalah hukum manakah yang yang utama dalam hubungan antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional ini.²⁷

Dalam pandangan monisme dengan primat Hukum Nasional, Hukum Internasional itu tidak lain merupakan lanjutan Hukum Nasional belaka, atau tidak lain dari Hukum Nasional untuk urusan luar negeri. Pandangan yang melihat kesatuan antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional dengan primat Hukum Nasional ini pada hakikatnya menganggap bahwa Hukum Internasional itu bersumber pada Hukum Nasional, alasan utama anggapan ini adalah :²⁸

1. Bahwa tidak ada satu organisasi diatas negara negara yang mengatur kehidupan negara negara didunia ini.
2. Dasar Hukum Internasional yang mengatur hubungan internasional terletak dalam wewenang negara untuk mengadakan perjanjian internasional, jadi wewenang konstitusional.²⁹

Menurut paham monisme dengan primat Hukum Internasional, Hukum Nasional itu bersumber pada Hukum Nasional itu bersumber pada Hukum Internasional yang menurut pandangannya merupakan suatu perangkat ketentuan hukum yang hierarkis lebih tinggi. Menurut paham ini Hukum Nasional ini tunduk pada Hukum Internasional dan pada hakikatnya berkekuatan mengikatnya berdasarkan suatu pendelegasian wewenang dari Hukum Internasional.³⁰

²⁷ *Ibid*, Hlm 60

²⁸ *Ibid*, Hlm 61

²⁹ *Ibid*, Hlm 61

³⁰ *Ibid*, Hlm 62

Paham monisme dengan primat Hukum Internasional sangat menarik dan memuaskan dari sudut logika. Akan tetapi penjelasan primat atau supremasi Hukum Internasional yang dikaitkan dengan persoalan organik struktural (misalnya masalah hirarki dan pendelegasian) seperti dilakukan oleh madzhab vienna itupun tidak luput dari kelemahan-kelemahan.³¹

1. Pandangan bahwa Hukum Nasional itu bergantung pada Hukum Internasional (juga kekuatan berlakunya) yang tidak mau mendalikan bahwa Hukum Internasional telah ada lebih dulu dari Hukum Nasional, bertentangan dengan sejarah, Hukum Nasional justru ada sebelum adanya Hukum Internasional
2. Tidak dapat dipertahankan bahwa Hukum Nasional itu kekuatannya mengikatnya diperoleh dari Hukum Internasional atau bahwa Hukum Nasional merupakan suatu derivasi darinya.³²

Sebagai norma yang mengatur masyarakat, hukum dibuat dengan tujuan keadilan, kepastian, dan kemanfaatan hukum. Seseorang yang tidak menaati hukum harus menerima akibat dari apa yang ia perbuat atau dengan kata lain ia harus bertanggung jawab atas perbuatannya.

³¹ *Ibid*, Hlm 62

³² *Ibid*, Hlm 63

F. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma.³³ penelitian yang menekankan kepada ilmu hukum, penelitian kepustakaan guna memperoleh gambaran menyeluruh dan sistematis norma hukum, asas hukum, namun disamping itu pula berusaha menelaah kaidah-kaidah hukum yang berlaku dalam masyarakat.³⁴ Pada penelitian hukum jenis ini seringkali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas,³⁵ sehingga penelitian hukum normatif menjadikan sistem norma sebagai pusat kajiannya.

Penelitian dilakukan dengan mendasarkan kepada bahan kepustakaan atau data sekunder.³⁶ Data sekunder yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer, yaitu buku-buku, konvensi-konvensi internasional, peraturan perundang-undangan nasional, putusan-putusan hakim, dan perangkat hukum lainnya yang berkaitan dengan topik penelitian ini.

Oleh karena itu, dalam melakukan penelitian ini, penulis mempergunakan metode penelitian sebagai berikut:

³³ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm 34.

³⁴ Soerjono Soekanto Hlm 52

³⁵ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 2010, Hlm 118.

³⁶ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm 11.

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini ialah pendekatan komparatif, yaitu pendekatan dengan memperbandingkan dua atau aturan hukum untuk mengatasi permasalahan yang timbul. Perbandingan hukum diterapkan dengan memakai unsur-unsur sistem hukum sebagai titik tolak perbandingan, sistem hukum mencakup tiga unsur pokok, yaitu struktur yang mencakup lembaga-lembaga hukum, substansi hukum yang mencakup perangkat kaidah, budata hukum yang mencakup perangkat nilai-nilai yang dianut. Ketiga unsur tersebut dapat dibandingkan masing-masing satu sama lainnya, ataupun secara kumulatif.³⁷

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif.³⁸

3. Metode dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

³⁷ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2015 Hlm

³⁸ *Ibid.* Hlm. 52

Penelitian ini adalah penelitian kepustakaan terhadap data sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat pada masalah yang diteliti.

Data sekunder yang digunakan terdiri dari:

1) Bahan hukum primer

yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat terdiri dari:

- a) Konvensi Montreal 2009
- b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009
- c) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

2) Bahan hukum sekunder

yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer, terdiri dari buku-buku, jurnal, dan hasil karya ilmiah mahasiswa dan bahan lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini. dari ensiklopedia, kamus hukum, KBBI, artikel lain, dan internet yang berhubungan dengan penelitian ini.

3) Bahan hukum tertier

yaitu memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, terdiri dari ensiklopedia, kamus hukum, artikel lain, dan internet yang berhubungan dengan penelitian ini.

Teknik Pengumpulan Data

Data penulisan yang akan dianalisis dikumpulkan melalui studi kepustakaan. Studi kepustakaan yaitu teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti.³⁹

4. Metode Analisis

Analisis dapat diartikan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.⁴⁰ Metode analisis data dalam penelitian ini bersifat yuridis kualitatif yaitu penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.⁴¹

³⁹ M. Nazir, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2014, Hlm. 27.

⁴⁰ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, Hlm. 137.

⁴¹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, Hlm. 18.