

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, serta ruang udara yang luas. Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan 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. Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu

mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.<sup>1</sup>

Penataan penyelenggaraan penerbangan dalam satu kesatuan sistem transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman efektif, dan efisien salah satunya dapat dilaksanakan dengan menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia di bidang penerbangan. Menyediakan dan mengembangkan sumber daya manusia di bidang penerbangan tersebut bertujuan untuk mewujudkan sumber daya yang professional, kompeten, disiplin, bertanggung jawab, dan memiliki integritas.<sup>2</sup> Salah satunya adalah awak pesawat udara yang terlibat langsung dalam pengoperasian pesawat udara, yakni kapten penerbangan (*Pilot in Command*), *Co-Pilot*, *Flight Engineer*, dan *Cabin One* atau *Cabin Attendant* (awak kabin) .

Kapten penerbangan (*Pilot in Command*) adalah awak pesawat udara yang ditunjuk dan ditugasi untuk memimpin suatu misi penerbangan serta bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbang selama operasi pesawat terbang dan helicopter. *Co Pilot* adalah fungsi seorang penerbang sebagai orang kedua *Pilot in Command*, fungsi tersebut dapat dilakukan oleh *First Officer (F.O)* atau *captain* yang karena penugasan sementara oleh atasan tertentu. *Flight Engineer* adalah personil teknik pesawat yang mempunyai tugas tersendiri di dalam kokpit sebagai mana ketentuan yang diharuskan (*requirement*) pada pengoperasian

---

<sup>1</sup> Penjelasan umum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 2009, *Undang-Undang Penerbangan 2009*, Pustaka Yustisia, hlm.142-143.

<sup>2</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 381 ayat (1) dan (2).

pesawat dan telah memiliki *Licence on Type* yang dikeluarkan oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) CASR 42.6.3. *Cabin One* adalah *Cabin Attendant* yang memenuhi standar dan kriteria perusahaan yang kepadanya diberikan tugas dan tanggung jawab sebagai pimpinan awak kabin dalam suatu misi penerbang.<sup>3</sup>

Berdasarkan Undang-undang Dasar 1945 Pasal 28D ayat (2) bahwa setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja, hal tersebut menunjukkan bahwa awak pesawat udara berhak mendapatkan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja. Pasal tersebut juga menunjukkan bahwa perusahaan penerbangan mempunyai kewajiban untuk memberikan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja, salah satunya dengan memberikan asuransi terhadap awak pesawat udaranya apabila terjadi sebuah kecelakaan pesawat, karena yang terpenting di dalam sebuah pengoperasian pesawat udara adalah keselamatan, baik keselamatan penumpang atau pun awak pesawat udara.<sup>4</sup> Pemberian asuransi kepada awak pesawat udara adalah untuk meningkatkan kesejahteraan dan perlindungan tenaga kerja. Diasuransikannya awak pesawat udara oleh perusahaan penerbangan (badan hukum) juga merupakan perintah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 62 ayat (1) huruf b yakni, “Setiap orang

---

<sup>3</sup> K. Martono, 2002, *Analisis Dan Evaluasi Hukum Tentang Status Hukum Dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Sipil*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman RI, Jakarta, hlm.16-17.

<sup>4</sup> [http://www.academia.edu/12078567/ASURANSI\\_UDARA](http://www.academia.edu/12078567/ASURANSI_UDARA), Ryan Danu, Asuransi Udara, 28/09/2015.

yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan : personel pesawat udara yang dioperasikan.”

Awak pesawat udara merupakan aset bagi perusahaan penerbangan, karena dalam suatu pengoperasian sebuah pesawat terbang memerlukan sumber daya manusia yang professional, kompeten, disiplin, bertanggung jawab, dan memiliki integritas di bidang penerbangan. Awak pesawat udara dapat mengalami risiko-risiko yang mungkin terjadi pada saat pengoperasian pesawat udara. Risiko yang dapat dihadapi oleh awak pesawat udara salah satunya adalah kecelakaan ketika pesawat udara sedang dalam pengoperasian. Dalam setiap penyelenggaraan angkutan udara pasti memiliki risiko kerugian akibat kecelakaan. Risiko tersebut tidak hanya yang berkaitan dengan penyelesaian santunan terhadap pengguna jasa, tetapi juga terhadap awak pesawat udara yang terlibat langsung saat pengoperasian pesawat udara yang mengalami kerugian sebagai bentuk tanggung jawab hukum (*legal ability*) dari perusahaan penerbangan.

Peraturan mengenai tanggung jawab pengangkut terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap penumpang atau pengirim kargo yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara atau cacat tetap yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam dan/atau naik turun pesawat, sedangkan peraturan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat

sementara atau cacat tetap yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam dan/atau naik turun pesawat tidak diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan hanya mewajibkan perusahaan pengangkut untuk memberikan asuransi terhadap awak pesawat udara.

Awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara seharusnya dapat menuntut santunan atau ganti kerugian terhadap perusahaan penerbangan. Penyelesaian santunan atau ganti kerugian kepada awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, atau cacat tetap akibat kecelakaan pesawat udara tersebut merupakan salah satu konsekuensi hukum dalam penyelenggaraan angkutan udara. Namun penyelesaian santunan atau ganti kerugian ini dalam prakteknya masih ada yang belum sepenuhnya dapat diselesaikan, karena masih ada peraturan perundang-undangan dan ketentuan dari perusahaan penerbangan yang sulit untuk dipahami atau kurang jelas, atau terkadang tidak diperhatikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan udara. Kejelasan mengenai penyelesaian pembayaran santunan atau ganti kerugian terhadap awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara, atau cacat tetap akibat kecelakaan pesawat udara sangat membantu dalam rangka untuk mengurangi penderitaan awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan dan/atau ahli warisnya.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka diperlukan adanya penulisan mengenai asuransi awak pesawat udara atas terjadinya kecelakaan pesawat dengan mengkaji dan menganalisis norma hukum yang sudah ada dan praktek penyelesaian santunan atau ganti kerugian terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan dan/atau ahli warisnya, karena awak pesawat udara merupakan salah satu aset perusahaan penerbangan dan mempunyai pengaruh terhadap produktifitas suatu perusahaan penerbangan.

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka didapatkan rumusan masalah yakni :

1. Bagaimana sistem pertanggungjawaban hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara?
2. Bagaimana peran asuransi dalam penyelesaian santunan atas awak pesawat udara yang meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara atau cacat tetap karena mengalami kecelakaan pesawat udara?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui sistem pertanggungjawaban hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara.
2. Untuk mengetahui peran asuransi dalam penyelesaian santunan atau ganti kerugian terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara.

### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini memiliki dua manfaat yaitu, manfaat teoritis dan manfaat praktis.

#### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini dilakukan untuk mengembangkan ilmu hukum pada umumnya, dan bidang hukum tertentu, khususnya ilmu hukum mengenai hukum udara di Indonesia.

#### **2. Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan isu hukum yang di ambil, yaitu:

- a. Pemerintah Indonesia dalam hal ini agar dapat melakukan pembaharuan hukum khususnya untuk hukum udara di Indonesia

- b. Mahasiswa Fakultas Hukum yang khususnya mendalami hukum udara
- c. Perusahaan – perusahaan yang bergerak di bidang asuransi dan penerbangan
- d. Masyarakat

#### **E. Keaslian Penelitian**

Penulisan skripsi dengan judul Asuransi Awak Pesawat Udara Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat bukan merupakan plagiasi, tetapi merupakan karya asli penulis. Berikut beberapa skripsi dengan tema yang sama:

1. Jap Bernardinus Rado, Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta yang melakukan penelitian pada Tahun 2008

a. Judul :

Pelaksanaan Pemberian Ganti Rugi kepada Konsumen Angkutan Udara di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

b. Rumusan Masalah :

- 1) Bagaimana pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh Maskapai Penerbangan pada konsumen angkutan udara?
- 2) Faktor-faktor penghambat apa saja yang dialami oleh Maskapai Penerbangan dan konsumen angkutan udara dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi?



c. Tujuan Penelitian :

- 1) Untuk mengetahui pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh Maskapai Penerbangan kepada konsumen angkutan udara.
- 2) Untuk mengetahui factor-faktor penghambat yang dialami oleh Maskapai Penerbangan dan konsumen angkutan udara dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi.

d. Hasil penelitian :

Pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh Maskapai Penerbangan kepada konsumen angkutan udara telah dilaksanakan yaitu dengan cara musyawarah, tetapi untuk memberikan ganti rugi pihak maskapai harus melihat dari kasusnya terlebih dahulu, tidak semua ganti rugi diberikan. Ganti rugi diberikan dalam bentuk kompensasi. Faktor-faktor penghambat yang dialami oleh Maskapai Penerbangan dan konsumen angkutan udara dalam pelaksanaan pemberian ganti rugi yang pertama yaitu, pihak Maskapai Penerbangan, Maskapai Penerbangan mempunyai hak untuk menindaklanjuti atau tidak tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh konsumen yang memanfaatkan jasa angkutan udara dan pihak konsumen meminta ganti rugi penuh bahkan lebih atas kerugian yang

dideritanya, sehingga sulit dicapai kata sepakat dalam menentukan besarnya ganti rugi. Kedua, konsumen angkutan udara, pengetahuan konsumen jasa angkutan udara tentang adanya jaminan hukum tentang hak-hak konsumen angkutan udara masih minim, konsumen bersifat pasrah dan tidak mau mengajukan komplain kepada pihak Maskapai Penerbangan berkaitan dengan kerugian yang dialaminya.

Penelitian yang dilakukan oleh Jap Bernardinus Rado ini berbeda dengan penulisan skripsi ini. Letak perbedaannya terdapat pada fokus pembahasannya. Fokus pembahasan yang dilakukan oleh adalah tentang sistem tanggung jawab perusahaan penerbangan dan peran asuransi terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

2. Rizwan Zauhar, dari Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang melakukan penelitian tentang :

a. Judul :

Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Joy Flight Berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Konvensi Chicago 1944 (Studi Kasus Kecelakaan Sukhoi Superjet 100 Pada Tanggal 9 Mei 2012).

b. Rumusan Masalah :

1) Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat *joy flight* Hasil penelitian yang didapatkan yakni dalam hal terjadi sebuah kecelakaan yang mana menyebabkan meninggal dunia, luka terhadap penumpang pesawat, penumpang tersebut berhak atas sebuah ganti rugi. Hambatan yang dialami dalam pemberian ganti rugi adalah, tidak ada satu pun ketentuan yang memberikan kewajiban pemberian ganti rugi terhadap korban yang meninggal dunia dalam penerbangan bukan niaga. Dengan kata lain telah terjadi kekosongan hukum terkait dengan ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara bukan niaga, baik dalam tatanan nasional maupun dalam tatanan internasional. Penelitian yang dilakukan oleh Rizwan Zauhar ini berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. berdasarkan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 dan konvensi Chicago?

2) Apa saja hambatan-hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat khususnya mengenai ganti rugi?

c. Tujuan Penelitian :

1) Untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat *joy flight*

berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 dan Konvensi Chicago.

- 2) Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat khususnya mengenai ganti rugi.

d. Hasil penelitian :

Hasil penelitian yang didapatkan yakni dalam hal terjadi sebuah kecelakaan yang mana menyebabkan meninggal dunia, luka terhadap penumpang pesawat, penumpang tersebut berhak atas sebuah ganti rugi. Hambatan yang dialami dalam pemberian ganti rugi adalah, tidak ada satu pun ketentuan yang memberikan kewajiban pemberian ganti rugi terhadap korban yang meninggal dunia dalam penerbangan bukan niaga. Dengan kata lain telah terjadi kekosongan hukum terkait dengan ganti rugi terhadap korban kecelakaan angkutan udara bukan niaga, baik dalam tatanan nasional maupun dalam tatanan internasional.

Penelitian yang dilakukan oleh Rizwan Zauhar ini berbeda dengan penulisan skripsi ini. Letak perbedaannya terdapat pada fokus pembahasannya dan subyek dari perlindungan hukumnya. Fokus pembahasan yang dilakukan adalah tentang sistem tanggung jawab perusahaan penerbangan dan peran asuransi terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat. Subyek perlindungan hukum yang dibahas oleh penulis adalah awak pesawat udara.

3. Febri Dermawan, dari Fakultas Hukum Universitas Sumatra Utara yang melakukan penelitian tentang :

a. Judul :

Perlindungan Hukum Dan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang Sipil Pada Kecelakaan Pesawat Udara Dalam Lingkup Hukum Internasional.

b. Rumusan Masalah :

- 1) Bagaimanakah penerbangan sipil diatur dalam hukum internasional ?
- 2) Bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang sipil pada kecelakaan pesawat udara di dalam hukum internasional ?
- 3) Bagaimana tanggung jawab maskapai terhadap penumpang akibat kecelakaan dalam pesawat udara ?

c. Tujuan Penelitian :

- 1) Untuk mengetahui pengaturan penerbangan sipil di dalam hukum internasional.
- 2) Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap penumpang sipil pada kecelakaan pesawat udara di dalam hukum internasional.
- 3) Untuk mengetahui tanggung jawab maskapai terhadap penumpang akibat kecelakaan dalam pesawat udara.

d. Hasil Penelitian :

Hukum Internasional yaitu Konvensi Chicago 1944 yang telah diratifikasi kedalam hukum Nasional dalam hal ini pemerintah telah mengeluarkan sejumlah peraturan perundang-undangan yang terkait masalah Internasional oleh pemerintah daerah yakni, Undang-undang No. 1 Tahun 2009 dan Undang-undang No. 15 Tahun 1992. Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009, dalam pasal 1 ayat 1 disebutkan bahwa “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”.

Menurut Dinas Sertifikasi Kelaikan Udara, faktor-faktor yang menentukan dan menunjang keselamatan penerbangan adalah sebagai berikut :

- 1) Pesawat Udara
- 2) Personil
- 3) Sarana Penerbangan
- 4) Operasi Penerbangan
- 5) Pembinaan Penerbangan

Ketentuan pembinaan penerbangan diatur secara tegas dalam pasal 7 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan, yang menyatakan bahwa pemerintah menguasai dan membina penerbangan. Selain faktor-faktor di atas perlengkapan pesawat

terbang juga menjadi faktor pendukung demi keselamatan penerbangan.

Penelitian yang dilakukan oleh Febri Dermawan tersebut berbeda dengan penulisan skripsi ini. Letak perbedaannya terdapat pada fokus pembahasannya. Fokus pembahasan yang dilakukan adalah tentang sistem tanggung jawab perusahaan penerbangan dan peran asuransi terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

#### **F. Batasan Konsep**

Berdasarkan tinjauan pustaka yang telah disusun, terdapat beberapa konsep atau variable yang dijadikan batasan konsep penulisan hukum skripsi ini, yaitu :

1. Asuransi awak pesawat udara dalam penulisan hukum skripsi ini diartikan sebagai penanggung risiko apabila timbul kerugian dari sebab-sebab yang diasuransikan oleh awak pesawat udara sebagai personel atau petugas yang ditugaskan oleh operator dalam suatu pengoperasian pesawat udara mengalami kecelakaan.
2. Atas Terjadinya Kecelakaan pesawat dalam penulisan hukum skripsi ini diartikan sebagai pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri yang selama pengoperasiannya mengalami suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam

pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali.

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian hukum yang dipergunakan dalam penelitian hukum ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif merupakan penelitian yang dilakukan atau difokuskan untuk mengkaji penerapan norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan mengenai penerbangan dan peraturan dari perusahaan penerbangan tentang peran asuransi dalam penyelesaian santunan atau ganti kerugian dan sistem tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

### **2. Pendekatan Masalah**

Sehubungan dengan tipe penelitian yang digunakan yakni yuridis normatif, maka pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute-approach*).<sup>5</sup> Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dilakukan untuk meneliti aturan-aturan

---

<sup>5</sup> Johnny Ibrahim, 2012, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, cetakan keenam, Bayumedia Publishing, Malang, hlm. 302.



yang penormannya masih kabur bagi pelaksanaan penyelesaian santunan atau ganti kerugian dan untuk melihat bagaimana negara mengatur tindakan pertanggungjawaban perusahaan penerbangan dengan adanya peraturan yang terkait dengan pertanggungjawaban perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

### 3. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum dalam penelitian yuridis normatif berupa data sekunder sebagai data utama yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

#### a. Bahan Hukum Primer

##### 1) Peraturan Perundang-undangan

Peraturan perundang-undangan sebagai bahan hukum primer berupa :

- a) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28D ayat (2) bahwa setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.
- b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) Pasal 62 ayat (1) huruf b mengenai kewajiban bagi setiap orang yang

mengoperasikan pesawat udara untuk mengasuransikan personel pesawat udara yang dioperasikan.

2) Polis Asuransi Awak Pesawat Udara

*Technical policy sheet, crew personal accident* yang berisi mengenai ketentuan-ketentuan asuransi pilot dan/atau awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat udara, dikeluarkan oleh perusahaan asuransi Aviabel dari Brussels – Belgium.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan meliputi bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer. Antara lain meliputi pendapat-pendapat hukum yang diambil dari buku-buku, artikel, website-website di internet, dan jurnal hukum tentang hukum asuransi awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier meliputi hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yaitu berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia dan lain-lain.

#### 4. Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan cara studi kepustakaan. Studi kepustakaan adalah cara memperoleh data dengan mencari, menemukan berbagai peraturan perundang-undangan maupun pendapat hukum yang berupa buku dan internet. Studi kepustakaan dilakukan untuk mempelajari bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder yang berupa pendapat-pendapat hukum yang diambil dari buku-buku, artikel, website-website di internet, dan jurnal hukum mengenai asuransi awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat.

#### 5. Analisis

##### a. Bahan Hukum Primer

Dalam jenis penelitian hukum normatif, analisis dilakukan terhadap bahan hukum primer. Analisis bahan hukum primer ini dilakukan dengan menganalisis lima unsur ilmu hukum normatif atau ilmu hukum dogmatik, yaitu:

##### 1) Deskripsi Hukum Positif

Deskripsi hukum positif adalah uraian atau pemaparan mengenai isi dan struktur peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan peranan asuransi angkutan udara terhadap awak pesawat udara atas terjadinya kecelakaan.

##### 2) Sistematisasi Hukum Positif

Sistematisasi hukum positif dilakukan dengan memaparkan ketidakharmonisan atau antinomi antara norma hukum positif dan fakta sosial yang berupa Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 62 ayat (1) huruf b dengan fakta sosial mengenai peraturan terkait asuransi kecelakaan dari perusahaan penerbangan.

### 3) Analisis Hukum Positif

Analisis hukum positif adalah sistem terbuka untuk dievaluasi atau dikaji, yakni Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang tersebut mengatur kewajiban bagi perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan personel pesawat udara yang dioperasikan.

### 4) Interpretasi Hukum Positif

Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan peranan asuransi angkutan udara terhadap awak pesawat udara atas terjadinya kecelakaan pesawat setelah disistematisasikan akan diinterpretasikan secara gramatikal: menafsirkan berdasarkan kata dan kalimat. Sistematisasi secara vertikal dan horizontal untuk mengetahui ada tidaknya sinkronisasi dan harmonisasi.

### 5) Menilai Hukum Positif

Peraturan perundang-undangan dilihat berdasarkan nilai, berkaitan dengan tujuan hukum.

#### b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang berupa pendapat hukum diperoleh melalui buku, internet, dan melalui narasumber akan diperbandingkan sehingga dapat ditemukan persamaan dan perbedaan. Hasil yang diperoleh dideskripsikan dan diperbandingkan dengan berbagai pendapat hukum serta norma hukum positif.

Bahwa cara pengolahan bahan hukum dilakukan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan konkrit yang dihadapi.

## H. Sistematika Penulisan Skripsi

Sistematika Skripsi merupakan rencana isi skripsi:

### 1. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian dan sistematika skripsi

### 2. BAB II PEMBAHASAN

Bab ini akan menguraikan tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan pesawat, peran asuransi terhadap awak pesawat udara atas terjadinya

kecelakaan pesawat yang mengakibatkan awak pesawat udara meninggal dunia, luka-luka, cacat sementara dan/atau cacat tetap.

### 3. BAB III PENUTUP

Bab ini berisi mengenai kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah dan saran yang sekiranya bersangkutan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan.

