

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data Worldmeter tahun 2024, Indonesia memiliki jumlah populasi sebanyak 283,487,931 juta jiwa yang menyumbang sekitar 3,47% dari total populasi dunia.¹ Mengingat besarnya jumlah populasi, keberadaan sarana pengangkutan memiliki peran strategis dalam menunjang aktivitas perekonomian, baik terkait mobilitas barang dan jasa maupun mobilitas penduduk. Pentingnya pengangkutan bagi masyarakat Indonesia juga dipengaruhi oleh karakteristik geografis wilayah nasional yang bercirikan kepulauan, terdiri dari atas 17.380 pulau sebagaimana tercatat dalam data Badan Informasi Geospasial (BIG).² Selain itu, sebagian besar wilayah Indonesia dikelilingi oleh perairan, meliputi laut, sungai, dan danau yang memungkinkan penyelenggaraan pengangkutan dapat dilaksanakan melalui moda darat, air dan udara guna menjangkau seluruh wilayah secara optimal.³ Pengertian mengenai pengangkutan dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) pada Pasal 1 angka 3 menyatakan bahwa: “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”. H.M.N Purwosutjipto juga memberikan pengertian pengangkutan sebagai “Perjanjian timbal-balik antara

¹ Worldmeter, “*Countries in the world by population (2025)*”, <https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/>, dikunjungi pada tanggal 14 Januari 2025 Jam 10.12 WIB.

² Badan Informasi Geospasial, “Pulau Indonesia Bertambah Jadi 17.380, Mengapa Angkanya Berubah Setiap Tahun?”, <https://sipulau.big.go.id/news/11>, dikunjungi pada tanggal 7 Agustus 2025 Jam 15.36 WIB.

³ Dian Natalia, 2021, “Legal Protection For Users Of Public Transportation Services (Passenger) Based On Law No. 22 Year 2009”, *Jurnal of Law Science*, Vol. 3, No. 2, 2021, hlm. 70.

pengangkut dengan pengirim, dimana 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.”⁴

H.M.N Purwosutjipto menjelaskan bahwa fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.⁵ Abdulkadir Muhammad berpendapat bahwa:

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi:

- a. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut;
- b. Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan; dan
- c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.⁶

Pengangkutan mempunyai unsur sistem, yaitu:

1. Subjek hukum pengangkutan, yakni para pihak yang terikat dalam perjanjian serta memiliki kepentingan dalam kegiatan pengangkutan.
2. Objek hukum pengangkutan, yaitu kegiatan atau proses penyelenggaraan pengangkutan.
3. Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya yang berkaitan dengan kedudukan pengangkut, apakah berstatus perusahaan badan hukum atau tidak berbadan hukum.

⁴ H.M.N. Purwosutjipto, 2015, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia “Hukum Pengangkutan” Jilid 3*, Djambatan, Jakarta, hlm. 2.

⁵ *Ibid.*, hlm. 1.

⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 42.

4. Peristiwa hukum pengangkutan, yakni rangkaian kegiatan penyelenggaraan pengangkutan yang menimbulkan akibat hukum.
5. Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan timbal balik yang memuat hak dan kewajiban antara para pihak maupun pihak lain yang berkepentingan dalam penyelenggaraan pengangkutan.⁷

Seiring berkembangnya pengetahuan dan teknologi, manusia telah menciptakan berbagai jenis pengangkutan. H.M.N Purwosutjipto membagi atas 4 (empat) jenis pengangkutan yaitu:

1. Pengangkutan Darat;
2. Pengangkutan Laut;
3. Pengangkutan Udara; dan
4. Pengangkutan Perairan Darat.⁸

Dalam perkembangan sistem transportasi modern, angkutan udara menjadi salah satu jenis pengangkutan yang diminati oleh masyarakat, baik untuk kepentingan mobilitas orang maupun distribusi barang. Berdasarkan berita resmi statistik No. 12/02/Th. XXVIII, 3 Februari oleh Badan Pusat Statistik pada tahun 2024, jumlah penumpang angkutan udara domestik dan internasional berjumlah 7,6 juta. Sementara itu, volume pengangkutan barang melalui moda udara pada periode yang sama mencapai 61,5 ribu ton.⁹ Pengangkutan udara menjadi pilihan masyarakat karena mampu untuk menawarkan efisiensi waktu perjalanan ke tempat tujuan serta memiliki peran untuk mewujudkan konektivitas nasional dan internasional yang handal, berdaya saing dan

⁷ Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 1.

⁸ H.M.N Purwosutjipto, 2015, Op. cit., hlm. 2.

⁹ Badan Pusat Statistik, "Perkembangan Transportasi Nasional Desember 2024", <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2025/02/03/2405/pemumpang-angkutan-udara-domestik-yang-berangkat-pada-desember-2024-naik-19-29-persen-dari-november--sedangkan-angkutan-barang-meningkat-9-82-persen-dibanding-bulan-sebelumnya.html>, dikunjungi pada tanggal 8 Februari 2025 Jam 12.58 WIB.

memberikan nilai tambah yang secara langsung mendukung perkembangan konektivitas wilayah.¹⁰ Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang-Undang Penerbangan) Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa penerbangan adalah “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.”

Kegiatan penyelenggaraan jasa angkutan udara tidak dapat dipisahkan dari peran suatu badan usaha angkutan udara sebagai subjek hukum yang memiliki legalitas dan kapasitas untuk beroperasi di bidang tersebut. Undang-Undang Penerbangan Pasal 1 angka 20 memberikan definisi mengenai badan usaha angkutan udara, yakni “Badan Usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.”

Dalam pengangkutan udara, terdapat 2 (dua) pihak yang terlibat, yakni pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan dan pengguna jasa atau konsumen. Kedua pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian yang dikenal sebagai perjanjian pengangkutan.¹¹ Perjanjian pengangkutan yang dalam pelaksanaannya diwujudkan dalam bentuk tiket penerbangan, pada hakikatnya merupakan alat bukti sah adanya perjanjian antara penumpang dan pengangkut yang memuat hak dan kewajiban

¹⁰ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2024, Statistik Angkutan Udara Tahun 2003, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta, hlm. V.

¹¹ Shinta Nuraini dan Tuhana, 2017, Tanggung Jawab Keperdataan Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Udara Atas Keterlambatan Jadwal Penerbangan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Jurnal Privat Law, Vol. V, No. 1, 2017, hlm.63.

masing-masing pihak, termasuk kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, serta memberangkatkan penumpang sesuai jadwal yang ditetapkan. Pengertian perjanjian atau kontrak diatur dalam Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerdata) yang berbunyi, “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu pihak atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Subekti memberikan definisi perjanjian sebagai berikut:

Suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal. Dari peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.¹²

Tujuan diselenggarakannya penerbangan menurut pendapat M. Nur Nasution adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regulatory*), nyaman (*comfortable*), dan ekonomis (*economy for company*).¹³ Namun dalam praktiknya, tujuan tersebut bertentangan dengan adanya hambatan dalam penyelenggaraan angkutan udara yang seringkali terjadi dalam bentuk keterlambatan keberangkatan penerbangan. Dalam Undang-Undang Penerbangan, Pasal 1 angka 30 menjelaskan mengenai pengertian keterlambatan yakni “Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.”

¹² Subekti, 1979, *Hukum Perjanjian*, PT. Interamasa, Jakarta, hlm. 1.

¹³ Ali Amran, *Et. Al.*, 2018, *Perlindungan Hukum Konsumen Maskapai Penerbangan Di Indonesia*, Andalas University Press, Padang, hlm. 89.

Dalam menjamin kepastian hukum dan perlindungan terhadap hak-hak penumpang, pemerintah menetapkan ketentuan yang secara khusus mengatur mekanisme penanganan keterlambatan penerbangan. Ketentuan tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia Keterlambatan (selanjutnya disebut Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan). Ketentuan dalam Pasal 2 tersebut memberikan landasan hukum mengenai jenis keterlambatan penerbangan, yaitu:

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*); dan
- c. Pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*).

Mengenai ketentuan waktu keterlambatan penerbangan, diatur dalam Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, Pasal 3 yakni:

- a. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit;
- b. Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit;
- c. Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit;
- d. Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit;
- e. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan
- f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.

Pemberian kompensasi dan ganti rugi keterlambatan oleh Badan Usaha Angkutan Udara diatur dalam Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, pada Pasal 9 ayat (1), berupa:

- a. Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;
- b. Keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (*snack box*);
- c. Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat (*heavy meal*);

- d. Keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makan ringan (*snack box*) dan makanan berat (*heavy meal*);
- e. Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00;
- f. Keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*);
- g. Keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*).

Salah satu contoh kasus keterlambatan penerbangan terjadi pada maskapai Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-581 yang mengalami keterlambatan pada penerbangan dari Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar menuju Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang. Berdasarkan sumber informasi yang didapat dari penumpang Sriwijaya Air, pada tanggal 14 Februari 2025, penumpang Sriwijaya Air rute Makassar (Kode IATA: UPG) – Jakarta (Kode IATA: CGK) mengalami keterlambatan penerbangan dari jadwal semula pukul 22.40 WITA yang kemudian mengalami penundaan selama 9 jam 5 menit dan baru diberangkatkan pada pukul 07.45 WITA keesokan harinya yakni 15 Februari 2025.

Badan usaha angkutan udara sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan akibat mengalami keterlambatan baik itu angkutan penumpang, bagasi maupun kargo. Namun, badan usaha angkutan udara dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan faktor teknis operasional. Mengenai keterlambatan karena faktor cuaca dan faktor teknis operasional diatur dalam Pasal 5 ayat (3) dan (4) Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, yaitu:

- (3) Faktor teknis operasional adalah faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan meliputi:

- a. Bandar udara keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- d. Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

(4) Faktor cuaca meliputi:

- a. Hujan lebat;
- b. Banjir;
- c. Petir;
- d. Badai;
- e. Kabut;
- f. Asap;
- g. Jarak pandang di bawah standar minimal; atau
- h. Kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Dalam kasus keterlambatan tersebut, faktor teknis operasional dan faktor cuaca bukan penyebab keterlambatan maskapai Sriwijaya Air. Adapun penyebab keterlambatan penerbangan adalah karena tidak tersedianya pesawat yang dapat berangkat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan sehingga Sriwijaya air sebagai pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan yang diakibatkan oleh faktor manajemen *airline*. Hal ini diatur dalam Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, Pasal 6 ayat (1) yang menyatakan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara bertanggung jawab atas keterlambatan yang disebabkan oleh faktor manajemen *airlines*. Apabila ditinjau dari perspektif hukum perjanjian, hal ini menunjukkan bahwa pihak pengangkut tidak memenuhi prestasi sebagaimana yang telah diperjanjikan secara patut dan tepat. Hal tersebut memenuhi unsur-unsur wanprestasi karena terdapat pelanggaran terhadap kewajiban dalam perjanjian perangkutan yang mengakibatkan kerugian bagi pihak pengguna jasa. Perbuatan tersebut dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) sebagaimana diatur dalam yang Pasal 1365 KUHPerdara yang menegaskan bahwa

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”

Kemudian ditemukan bahwa maskapai Sriwijaya Air tidak memberikan informasi mengenai keterlambatan, padahal badan usaha angkutan wajib memberikan informasi yang benar dan jelas mengenai keterlambatan penerbangan, hal ini diatur dalam Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, Pasal 7 ayat (3) huruf a yang menyatakan:

Adanya informasi yang benar dan jelas mengenai alasan keterlambatan penerbangan dan kepastian keberangkatan yang disampaikan kepada penumpang secara langsung melalui telepon atau pesan layanan singkat, atau melalui media pengumuman, selambat-lambatnya 45 menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan.

Selanjutnya mengenai bentuk tanggung jawab, penumpang maskapai Sriwijaya Air SJ-581 hanya mendapatkan kompensasi pada kategori 2, kategori 3 dan kategori 5, padahal penumpang berhak untuk mendapatkan kompensasi pada setiap kategori keterlambatan yang dialami sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kemudian, ditemukan bahwa para penumpang mengajukan tuntutan kepada pihak maskapai Sriwijaya Air untuk mendapatkan akomodasi hotel sebagai konsekuensi dari keterlambatan penerbangan selama 9 jam 5 menit, yang dimana seharusnya berangkat pada pukul 22.40 WITA namun mengalami keterlambatan sampai pada pukul 07.45 WITA. Kondisi ini mengakibatkan para penumpang terpaksa menghabiskan malam di Bandara. Sesuai dengan ketentuan Pasal 10 ayat (4) Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan, bahwa “Dalam hal keterlambatan di atas 6 jam dan penumpang membutuhkan tempat penginapan maka badan usaha angkutan udara wajib menyediakan akomodasi bagi penumpang.”

Oleh karena itu, maskapai Sriwijaya Air wajib memiliki kewajiban untuk menyediakan akomodasi bagi penumpang. Meskipun demikian, kewajiban tersebut tidak terpenuhi, sehingga menunjukkan maskapai Sriwijaya Air tidak melaksanakan ketentuan Permenhub No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan.

Penelitian-penelitian terdahulu mengenai tanggung jawab Sriwijaya Air dalam menangani keterlambatan penerbangan menunjukkan bahwa maskapai pada umumnya telah berupaya memenuhi ketentuan hukum peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penelitian pertama yang dilaksanak di Bandara Internasional Supadio, Pontianak pada bulan September 2022 mengungkapkan bahwa Sriwijaya Air telah melaksanakan mekanisme penanganan keterlambatan sesuai prosedur, mulai dari pemberian air mineral dan makanan ringan, makanan berat pada keterlambatan tiga jam, hingga kompensasi berupa pengembalian dana sebesar Rp300.000,00 bagi penumpang yang mengalami keterlambatan lebih dari empat jam. Selain itu, maskapai juga memberikan informasi keterlambatan secara manual maupun melalui *Airport Operation Control Center* (AOCC) serta berusaha melayani penumpang dengan ramah.¹⁴ Kemudian, terdapat penelitian lain yang berfokus pada operasional di Bandara Internasional Kuala Namu, Medan, menemukan bahwa Sriwijaya Air tidak hanya melaksanakan kewajiban normatif sebagaimana ditentukan dalam Permenhub No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 77 Tahun 2011 Tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara, melainkan juga mengambil langkah lebih lanjut dengan

¹⁴ Zhucy Ruhil Utari dan Awan, 2023, “*Analysis of Delay Handling on Sriwijaya Air Airlines at Pontianak Supadio International Airport. Essay. Diploma IV Study Program Air Transport Management Yogyakarta Aerospace Technology College*”, Jurnal Publikasi Ekonomi dan Akuntansi, Vol. 3, No. 3, 2023, hlm. 301.

menanggung biaya akomodasi hotel bagi penumpang yang terdampak keterlambatan penerbangan akibat insiden tergelincirnya pesawat di landasan pacu. Selanjutnya, dalam kasus pembatalan penerbangan rute Medan–Jakarta yang disebabkan oleh ditemukannya retakan pada sisi kokpit pesawat, Sriwijaya Air tetap menunjukkan komitmen tanggung jawabnya dengan memberikan kompensasi kepada penumpang sesuai ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan yang berlaku.¹⁵

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami dan meneliti secara mendalam mengenai permasalahan ini melalui penelitian yang akan disampaikan dalam bentuk skripsi yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN PT. SRIWIJAYA AIR TERHADAP PENUNDAAN (*DELAY*) KEBERANGKATAN PENUMPANG”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang penulis sampaikan, adapun beberapa rumusan masalah yang akan penulis bahas dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apa faktor penyebab ditundanya keberangkatan penerbangan maskapai Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-581 di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-581 kepada penumpang dengan ditundanya keberangkatan penerbangan di Bandara internasional Sultan Hasanuddin?

C. Tujuan Penelitian

¹⁵ Andrian Hidayat Nasution, 2013, “Analisis yuridis penerapan peraturan menteri perhubungan nomor 92 tahun 2011 tentang tanggung jawab pengangkut angkutan udara atas keterlambatan dan pembatalan jadwal keberangkatan penumpang angkutan udara (studi pada pt. Sriwijaya air medan)”, Jurnal Civil Law, Vol. 1, 2013, hlm. 8.

Berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis uraikan diatas, adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab ditundanya keberangkatan penerbangan maskapai Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-581 di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
2. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan Sriwijaya Air kepada penumpang dengan ditundanya keberangkatan penerbangan di Bandara internasional Sultan Hasanuddin.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan dari penulisan penelitian ini, penulis harap penelitian ini dapat memberikan manfaat, dalam hal:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pengetahuan penulis dalam bidang penelitian dan penulisan karya ilmiah, terutama dalam hukum perdata serta memberikan kontribusi pengetahuan bagi pembaca mengenai aspek-aspek hukum pengangkutan.
- b. Untuk menerapkan ilmu hukum yang telah penulis peroleh selama perkuliahan sehingga dapat melakukan penelitian dengan baik.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat membantu pihak-pihak dalam kegiatan penerbangan untuk mengetahui bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan Sriwijaya Air kepada penumpang terhadap keterlambatan penerbangan di Bandara Sultan Hasanuddin

- b. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi maskapai Sriwijaya Air agar dapat melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan meningkatkan pelayanan penumpang

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan cara-cara ilmiah.¹⁶ Penelitian hukum menurut Abdulkadir Muhammad adalah kegiatan mengungkapkan kembali konsep hukum, fakta hukum, dan sistem hukum yang telah pernah ada untuk dikembangkan, atau diperbaiki, atau dimodifikasi sesuai dengan kebutuhan masyarakat, selain itu penelitian hukum juga berupaya menggali, mencari, dan menemukan nilai-nilai baru yang bermanfaat bagi kesejahteraan manusia akibat perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.¹⁷ Agar bisa mencapai tujuan sesuai dengan judul yang ditetapkan, metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah:

1. Pendekatan Masalah

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris merupakan salah satu jenis penelitian hukum yang menganalisis dan mengkaji bekerjanya hukum dalam masyarakat. Abdulkadir Muhammad menjelaskan bahwa penelitian hukum empiris menggali pola perilaku yang hidup dalam masyarakat sebagai gejala yuridis melalui ungkapan perilaku nyata (actual behavior) yang dialami oleh anggota masyarakat.¹⁸

¹⁶ Syafrida Hafni Sahir, 2021, *Metodologi Penelitian*, Yogyakarta, hlm. 2.

¹⁷ Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram, hlm. 19.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 81.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia.¹⁹ Dalam hal ini penulis menggambarkan bagaimana tanggung jawab PT. Sriwijaya Air terhadap keterlambatan penerbangan.

3. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan (*Library Research*) merupakan penelitian dengan menggunakan sumber yang berasal dari perpustakaan, seperti buku, ensiklopedia, kamus, jurnal, dan dokumen.²⁰ Bahan-bahan kepustakaan ini diperoleh dari:

- 1) Perpustakaan Universitas Andalas
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- 3) Buku-buku dan bahan kuliah yang dimiliki penulis
- 4) Literatur dari internet

b. Penelitian lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dilakukan secara daring menggunakan aplikasi sosial media dengan mewawancarai penumpang maskapai Sriwijaya Air SJ-581.

¹⁹ Irwansyah dan Ahsan Yunus, 2023, *Penelitian Hukum Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*, Mirra Buana Media, Yogyakarta, hlm. 38.

²⁰ Nursapia Harahap, 2014, "Penelitian Kepustakaan" *Jurnal Iqra*, Vol. 8, No. 1, 2014, hlm. 68.

b. Jenis data

Penelitian ini menggunakan beberapa sumber data yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, yakni sebagai berikut:

a. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dan studi dokumen. Studi kepustakaan meliputi buku, jurnal, makalah, kamus hukum dan ensiklopedia hukum sedangkan studi dokumen meliputi dokumen hukum peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, perjanjian atau kontrak. Data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan, risalah resmi, putusan pengadilan dan dokumen resmi negara. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal Di Indonesia;

(5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara;

(6) Peraturan Menteri Perhubungan nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang berasal dari semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi meliputi buku teks, kamus hukum, jurnal hukum dan komentar atas putusan pengadilan.²¹

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, kamus bahasa, ensiklopedia, dan ensiklopedia hukum.²²

b. Data Primer

Data primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Sumber data ini diperoleh dengan cara melakukan penelitian di lapangan secara online pada penumpang maskapai Sriwijaya Air.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam proses penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Studi Dokumen

²¹ Sigit Sapto Nugroho, Anik Tri Haryani dan Farkhani, *Metodologi Riset Hukum*, Oase Pustaka, Semarang, hlm. 62.

²² *Ibid.*

Studi dokumen merupakan merupakan teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar, hasil karya, maupun elektronik.²³

b. Wawancara

Wawancara yaitu proses interaksi langsung antara peneliti dan responden atau subjek penelitian yang melibatkan pertanyaan dan jawaban antara kedua pihak.²⁴ Teknik wawancara dalam penelitian ini merupakan wawancara terstruktur. Dalam wawancara terstruktur, penulis bertugas mengajukan pertanyaan dan subjek penelitian hanya bertugas menjawab pertanyaan yang diajukan.²⁵ Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara secara tidak langsung melalui aplikasi media sosial yakni WhatsApp terhadap dua responden yakni penumpang maskapai PT. Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ-581 tujuan Makassar (UPG) – Jakarta (CGK)

5. Pengolahan Data dan Analisis Data

a. Pengolahan Data

Pengolahan data merupakan tahapan berikutnya setelah dilaksanakannya pengumpulan data yang didapat baik data lapangan maupun data studi dokumen. Data yang didapatkan kemudian diolah dengan menggunakan metode *editing*. *Editing* bertujuan untuk merapikan data serta memeriksa data yang telah ada berupa hasil wawancara.

b. Analisis Data

²³ Natalia Nilamsari, 2014, “Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif” Jurnal Wacana, Vol. 13, No. 2, 2014, hlm. 181.

²⁴ Zainuddin Iba dan Adiya Wardhana, 2023, *Metode Penelitian*, Eureka Media Aksara, Purbalingga, hlm. 293.

²⁵ Ridwan dan Novalitas Fransisca Tunga, 2024, *Metode Penelitian*, Yayasan Sahabat Alam Rafflesia, Bengkulu, hlm. 42.

Data primer dan data sekunder yang telah diperoleh akan dianalisa secara kualitatif. Analisa kualitatif adalah teknis menganalisa data dengan cara memahami, menafsirkan, menarik kesimpulan dan memaparkannya dalam bentuk kalimat yang dijabarkan dengan penulisan deskriptif.

