

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 17.508 pulau, hal ini membuat Indonesia menjadi negara kepulauan terbesar di Asia maupun di dunia¹. Sebagai negara yang mempunyai pulau yang berjumlah lebih dari sepuluh ribu pulau, maka sangat membutuhkan peran jasa pengangkutan jasa untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya baik jarak antar pulau tersebut jauh atau dekat. Alat tersebut dinamakan transportasi, transportasi merupakan alat yang digunakan untuk memindahkan atau mengangkut manusia dan barang dengan memanfaatkan alat angkut yang digerakkan oleh kekuatan manusia maupun kinerja dari suatu mesin.

Dalam memenuhi kebutuhan akan transportasi, pemerintah memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi yang dibutuhkan masyarakat luas. Oleh karena itu, pemerintah menyediakan transportasi umum untuk memudahkan dalam berpergian dikarenakan tidak semua masyarakat memiliki alat transportasi pribadi. Transportasi umum ialah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Dalam transportasi umum ini masyarakat juga harus patuh kepada peraturan, arah tujuan, dan jadwal yang sudah dibuat oleh pihak yang bersangkutan demi berjalannya program transportasi umum yang tertanam dan tertib.

Transportasi umum juga terdiri dari berbagai jenis yaitu, Transportasi Darat, Transportasi Laut dan Transportasi Udara, semua jenis transportasi yang ada tersebut sangat berperan penting dalam

¹ KEDUBES RI. <https://kemlu.go.id/canberra/id/read/indonesia/2186/etc-menu>. diakses tanggal 9 juni 2023

menjalankan roda kehidupan dan roda ekonomi. Pemilihan moda transportasi yang tepat harus benar-benar di laksanakan agar bisa cepat dan tepat sesuai dengan tempat tujuan yang akan di tuju. Terkadang rentang wilayah negara mengharuskan penanganan moda transportasi angkutan darat, laut dan udara secara terpadu untuk mewujudkan sistem angkutan nasional yang andal, efektif dan efisien.

Setiap moda transportasi memiliki ciri khas, kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Moda transportasi darat, laut dan udara harus menjadi satu kesatuan sistem untuk dapat melayani tujuan transportasi yaitu melayani pergerakan atau pergerakan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Perkembangan dan peningkatan pertumbuhan industri penerbangan di satu sisi menguntungkan pengguna jasa angkutan udara (penumpang/konsumen) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan ini bersaing untuk menarik penumpang sebanyak mungkin dengan menawarkan tarif yang lebih rendah atau menawarkan berbagai bonus.

Pada dasarnya dalam bisnis angkutan udara terdapat dua pihak yaitu pihak pengangkut dalam hal ini maskapai atau maskapai penerbangan dan pengguna jasa atau konsumen. Para pihak terikat oleh suatu perjanjian, yaitu kontrak pengangkutan. Kebaikan, suatu perjanjian merupakan manifestasi dari suatu hubungan hukum perdata dan dilakukan, sering disebut dengan “memuaskan” (perjanjian dalam hukum kontrak adalah pelaksanaan isi perjanjian yang telah disepakati) sesuai dengan tata cara yang disepakati. oleh kedua belah pihak). Seiring dengan perkembangan moda transportasi yang menyebabkan munculnya perusahaan-perusahaan komersial penyedia jasa penerbangan di Indonesia dewasa ini, maka persaingan di bidang penerbangan menjadi sangat ketat. Persaingan bisnis yang ketat memaksa para operator maskapai penerbangan melakukan berbagai cara untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya, melakukan promosi dan janji untuk mendapatkan tiket dengan mudah, serta memberikan

pelayanan terbaik kepada calon konsumen. romosi mengacu pada seberapa tertarik calon konsumen dalam menggunakan layanan penerbangan mereka. Mereka terkadang disertai dengan promosi dengan menjanjikan dan memberikan sesuatu berupa kemudahan, memberikan fasilitas tambahan, dll.

Menurut menteri Perindustrian Agus Gumiwang Kartasasmita Indonesia penerbangan Indonesia memiliki prospek yang cerah dengan didukung kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Dengan demikian transportasi udara akan menjadi tulang punggung transportasi dan konektivitas nasional, serta penggerak utama perekonomian Indonesia².

Agus menyampaikan, pemerintah Indonesia melalui Masterplan Pengembangan Industri Nasional 2015 – 2035 telah menetapkan industri pesawat terbang menjadi salah satu industri prioritas nasional dengan fokus pengembangan pesawat baling-baling, industri komponen, dan industri MRO. Menurutnya, berbagai kebijakan telah dikeluarkan untuk mendukung pengembangan industri ini, seperti insentif fiskal seperti tax holiday, tax allowance, investment allowance, super tax deduction, dan pembebasan bea masuk serta dukungan nonfiskal berupa pembiayaan pemerintah bagi pelaku usaha ekspor dan preferensi produk lokal dalam pengadaan barang dan jasa pemerintah sesuai dengan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN).

“Pemerintah akan terus memberikan dukungan untuk memastikan pertumbuhan dan keberlanjutan industri penerbangan dan kedirgantaraan, termasuk insentif lebih lanjut untuk investasi.

Melandainya kasus Covid-19 pada tahun 2022 Pemerintah Indonesia melonggarkan kebijakan perjalanan, termasuk dengan transportasi udara. Hal itu mendorong banyaknya

² Menperin. *Industri Penerbangan dan Dirgantara Indonesia Punya Masa Depan Cerah.* <https://www.kemenperin.go.id/artikel/23518/Menperin:-Industri-Penerbangan-dan-Dirgantara-Indonesia-Punya-Masa-Depan-Cerah>. Diakses tanggal 9 juni 2023

penumpang pesawat, baik dari dalam negeri maupun internasional. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, terdapat 55,85 juta penumpang pesawat di Indonesia pada 2022. Jumlah tersebut melonjak 84,96% dibandingkan pada tahun sebelumnya yang sebesar 30,2 juta penumpang. Secara rinci, jumlah penumpang pesawat untuk penerbangan domestik sebanyak 52,56 juta orang. Sedangkan, jumlah penumpang pesawat untuk penerbangan internasional sebesar 3,3 juta orang. Lebih lanjut, jumlah penumpang pesawat domestik terbesar berasal dari Bandara Soekarno Hatta, Tangerang, Banten sebanyak 16,07 juta orang. Penerbangan domestik melalui Bandara Juanda, Surabaya dan Bandara Ngurah Rai, Bali masing-masing sebesar 4,32 juta orang dan 3,88 juta orang. Sedangkan, jumlah penumpang internasional paling banyak melalui Bandara Ngurah Rai, Bali pada 2022, yakni 2,15 juta orang. Lalu, penerbangan internasional melalui Bandara Soekarno Hatta, Tangerang, Banten dan Bandara Kualanamu, Medan masing-masing sebanyak 934.661 orang dan 74.498 orang. Jumlah penumpang udara di Indonesia diperkirakan akan tumbuh 30% dari tahun ke tahun menjadi 140 juta dalam beberapa tahun ke depan, sehingga Indonesia diperkirakan menjadi pasar transportasi udara terbesar keenam di dunia pada tahun 2034.

Jasa pengangkutan udara telah menjadi kebutuhan masyarakat dibandingkan pada jaman dahulu. Seringnya ada keterlambatan dari transportasi udara ini menimbulkan kerugian bagi konsumen atau penumpang dimana maskapai terkadang tidak memenuhi apa yang sudah menjadi kewajiban atau dengan kata lain wanprestasi. Beberapa kasus 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, pelayanan yang kurang memuaskan, informasi yang tidak jelas tentang produk jasa yang ditawarkan dan lain-lain. Namun permasalahan yang sering terjadi adalah pada saat keberangkatan dengan jadwal yang telah di tentukan mengalami

keterlambatan maupun perubahan jadwal penerbangan secara sepihak Penumpang tentu merasa dirugikan dengan adanya perubahan jadwal penerbangan, tidak hanya dari segi materiil tetapi juga dari segi imateriil, Sehingga tentu perlu ada pihak yang bertanggungjawab dalam kerugian yang timbul terhadap penumpang karena adanya perubahan jadwal penerbangan Tanggung jawab hukum.

Pada awalnya berasal dari perikatan yang menimbulkan hak dan kewajiban. Kewajiban dan hak dalam perikatan ini dijelaskan dalam Pasal 1233 KUH Perdata, yaitu bersumber dari perjanjian dan peraturan perundang-undangan Meskipun mengenai pertanggung jawaban maskapai penerbangan diatur dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang kemudian lebih lanjut diatur mengenai Keterlambatan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, namun permasalahan terkait perubahan jadwal penerbangan secara sepihak masih sering terjadi Salah satu permasalahan terkait perubahan jadwal penerbangan yang telah mendapat putusan pengadilan adalah perkara dengan Putusan Nomor 334 /PK/PDT/2014 dan Putusan Nomor 81/Pdt.G/2019/PN.T ng) Pada perkara Nomor 334 /PK/PDT/2014 pada perkara inii bahwa Penggugat (Hastjarjo Boedi Wibowo) bahwa penggugat adalah seorang dosen Desain Komunikasi Visual di Binus University Jakarta dan sering menjadi dosen tamu/pembicara di Jakarta Bahwa sehubungan dengan profesi Penggugat sebagai seorang Dosen, Penggugat diundang untuk menjadi Pembicara Tunggal Workshop Program Studi Desain Komunikasi Visual di Institut Seni Indonesia Yogyakarta, yang bertajuk "Tantangan Globalisasi terhadap Industri Kreatif Desain Komunikasi Visual" pada tanggal 12 Desember 2008 pukul 09.00 WIB ahwa untuk menghadiri acara tersebut maka pada tanggal 5 Desember 2008 Penggugat membeli 2 (dua) tiket pesawat Air Asia secara online melalui website www.airasia.com, yaitu untuk penerbangan dari Jakarta ke Yogyakarta

tanggal 12 Desember 2008 pukul 06.00 WIB dengan pesawat Air Asia QZ7340 dan untuk penerbangan dari Yogyakarta ke Jakarta tanggal 14 Desember 2008 pukul 16.30 WIB dengan pesawat Air Asia QZ7345, tetapi pada tanggal 11 Desember 2008 pukul 14.00 WIB tiba-tiba Tergugat melakukan pembatalan penerbangan secara sepihak melalui Short Message Service ("SMS") kepada Penggugat tanpa ada alasan dan pemberitahuan terlebih dahulu dari Tergugat kepada Penggugat akibat dari perbuatan Tergugat yang membatalkan penerbangan secara sepihak, menyebabkan Penggugat harus mencari tiket penerbangan lain. Dengan usaha yang menghabiskan waktu, tenaga dan pikiran, akhirnya Penggugat berhasil mendapatkan tiket penerbangan lain yang berangkat pada pukul 07.50 dan tiba di Bandara Yogyakarta pukul 09.05 WIB sehingga Penggugat baru tiba di lokasi Workshop pukul 10.00 WIB. Penggugat sangat kecewa dengan pelayanan yang diberikan oleh Tergugat, sehingga dalam perjalanan pulang pada tanggal 14 Desember 2008 Penggugat memutuskan menggunakan Jasa Kereta Api Eksekutif Argo.

Atas perkara tersebut, Majelis Hakim telah membuat putusan yang dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 1. Putusan Perkara

No	Putusan	Pengadilan	Hasil Putusan
1	Putusan Perkara Nomor 305/Pdt.G/2009/PN.Tng	Pengadilan Tangerang	Menguatkan putusan Pengadilan Negeri Tangerang dalam Putusan 305/Pdt.G/2009/PN.Tng.
2	Putusan Perkara Nomor 54/Pdt/2010/PT.BTN	Pengadilan Banten	Mengabulkan sebagian gugatan Penggugat (Hastjarjo Boedi Wibowo) menyatakan tergugat (PT Air Asia) telah melakukan Perbuatan Melawan

			Hukum, sehingga tergugat harus membayar ganti rugi materil kepada penggugat sebesar Rp 806.000.00 dan membayar ganti rugi imaterill sebesar Rp 50.000.000.00
3	Putusan Perkara Nomor 305/Pdt.G/2011	Mahkamah Agung (MA)	Menolak Permohonan kasasi dari pemohon Kasasi PT Air Asia, karena judex facti tidak salah menetapkan hukum.
4	Putusan Pekara 334 /Pk/Pdt/2014	Mahkamah Agung (MA)	Menolak Permohonan Peninjaun Kembali dari Pemohon, Peninjauan Kembali PT Air Asia , karena dalam putusan judex facti maupun judex juris tidak terdapat kekhilafan atau keliruan Hakim

Dalam Putusan Perkara Nomor 334 /PK/PDT/2014 tersebut, dapat disimpulkan bahwa majelis hakim pengadilan negeri, pengadilan tinggi dan makamah agung menyatakan bahwa tergugat (PT Air Asia) telah terbukti melakukan perbuatan melawan hukum dan atas hal tersebut PT Air Asia diharuskan untuk membayar uang ganti rugi atas kerugian secara materiil maupun imateriil.

Berbeda dengan putusan perkara 81/Pdt.G/2019/PN.Tng Pada perkara dengan Nomor Putusan 81/Pdt.G/2019/PN.T ng Penggugat (Samuel Mickhael) melakukan pembelian tiket pesawat Citilink QG 990 pada tanggal 26 November 2018 pada pukul 12.15 WIB, sesudah check in tiket secara online tetapi setelah sampai di counter check in Penggugat (Samuel Mickhael) mendapatkan informasi bahwa adanya perubahan jadwal dalam hal ini penggugat mengalami kerugian secara materiil sebesar 100 (seratus) kali lipat dari total kerugian materil yakni sebesar Rp. 276,433.000 (dua ratus juta tujuh puluh enam empat ratus tiga puluh tiga ribu rupiah) dan imateriil atas kejadian tersebut Penggugat melakukan gugatan di Pengadilan Negeri Tangerang terhadap maskapai PT Citilink Indonesia dengan adanya perbuatan melawan hukum. Dalam perkara tersebut majelis hakim atas gugatan dari Penggugat kepada PT Citilink Indonesia majelis hakim memberikan putusan yaitu menolak gugatan secara keseluruhan dan menghukum Penggugat untuk membayar perkara ini, sejumlah Rp. 1.241.000,00 (satu juta dua ratus empat puluh satribu rupiah) penggugat dibebani membayar perkara.

Perkara Nomor 334 /Pk/Pdt/2014 dan Perkara Nomor 81/Pdt.G/2019/PN.T ng) dan merupakan perkara atas adanya perubahan jadwal penerbangan yang secara sepihak dilakukan oleh maskapai penerbangan air asia dan citilink sehingga menyebabkan kerugian bagi calon penumpang. Namun dalam hal putusan pengadilan, dalam Perkara Nomor 334 /Pk/Pdt/2014 majelis hakim menyatakan bahwa maskapai penerbangan Air Asia bersalah dan harus melakukan pembayaran ganti rugi secara materiil maupun imateril. Sedangkan dalam Putusan Nomer

81/Pdt.G/2019/PN.Tng Majelis hakim menyatakan bahwa maskapai penerbangan Citilink tidak terbukti melakukan perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut dengan judul **Tinjauan Yuridis Perbandingan Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan atas Perubahan Jadwal Penerbangan (Studi Kasus Putusan Nomer 334 /Pk/Pdt/2014 dan Studi Putusan 81/Pdt.G/2019/PN.Tng)**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas dapat dirumuskan permasalahan hukum sebagai berikut:

1. Bagaimana perbandingan pertimbangan Hakim terkait pertanggung jawaban maskapai penerbangan Air Asia dan Citilink pada Putusan Perkara Nomor 334 /Pk/Pdt/2014 dan Putusan Perkara Nomor 81/Pdt.G/2019/PN.Tng ?
2. Bagaimana unsur perbuatan melawan hukum atas perubahan jadwal penerbangan yang dipenuhi oleh maskapai dalam atas perubahan jadwal penerbangan dan bentuk pertanggungjawaban maskapai penerbangan Air Asia ?

C. MAKSUD DAN TUJUAN

Tujuan yang akan dicapai dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa perbandingan pertimbangan hakim terkait pertanggungjawaban maskapai Air Asia dan Citilink
2. Untuk mengetahui unsur perbuatan melawan hukum dan bentuk pertanggungjawaban dari maskapai penerbangan Air Asia atas perubahan jadwal penerbangan

D. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis, masing-masing sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil Penelitian ini diharapkan Diharapka hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum pada umumnya khususnya berkaitan dengan Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Perubahan Jadwal Penerbangan.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi bagi masyarakat agar lebih teliti terhadap perubahan jadwal pesawat Untuk memberikan wawasan dan pengetahuan bagi konsumem berkaitan dengan Tinjauan Yuridis Terhadap Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan Atas Perubahan Jadwal Penerbangan.

E. KEGUNAAN PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan tambahan wawasan dan pengetahuan bagi penulis maupun bagi mahasiswa Fakultas Hukum, terkait pertanggungjawaban maskapai penerbangan atas perubahan jadwal penerbangan.
2. Hasil penelitian ini diharapkan menjadi masukan yang berguna serta mengoptimalkan pertanggungjawaban dari maskapai penerbangan terhadap konsumen terkait perubahan jadwal penerbangan.

F. METODE PENELITIAN

Metode merupakan cara untuk memahami objek yang menjadi sasaran penelitian dari ilmu pengetahuan³. Menurut Zakiah Daradjat metode merupakan suatu penyelidikan yang sistematis dan formulasi metode-metode yang akan digunakan dalam penelitian⁴. S. Margono mendefinisikan penelitian sebagai sebuah kegiatan pencarian, penyelidikan, dan percobaan secara alamiah dalam suatu bidang tertentu, untuk mendapatkan fakta-fakta atau prinsip-prinsip baru dengan tujuan untuk mendapatkan pengertian baru dan menaikkan tingkat ilmu serta teknologi⁵. Berdasarkan pengertian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa metode penelitian adalah suatu cara kerja ilmiah untuk memahami, menganalisa, memecahkan, dan mengungkapkan suatu permasalahan berdasarkan metode tertentu sehingga didapatkan fakta-fakta dan prinsip baru.

Adapun metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah penelitian mengenai asas-asas hukum positif yang tertuang dalam undang-undang dimana penelitian ini memiliki konsep bahwa hukum merupakan suatu kaidah. Penelitian yuridis merupakan penelitian yang mengacu pada studi kepustakaan yang ada ataupun terhadap data sekunder yang digunakan, sedangkan penelitian normatif bertujuan untuk memperoleh pengetahuan normative tentang hubungan antara satu peraturan dengan peraturan lain dan penerapan dalam prakteknya.

³ Soerjono Soekanto. 1990. *Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum Empiris*. Jakarta. Indonesia Hilco. Hal. 106

⁴ Daradjat Zakiah. 2008. *Pengajaran Agama Islam*. Jakarta. Bumi Aksara. Hal. 20

⁵ S. Margano. 2010. *Metodologi Penelitian Tindakan*. Jakarta. Rineka Cipta. Hal. 1

Penelitian ini diawali dengan adanya suatu peristiwa hukum yaitu perubahan jadwal penenrbangan yang dilakukan secara pihak oleh maskapai. Dalam penelitian ini, peneliti mengkombinasikan beberapa pendekatan yang berkaitan dengan penelitian ini, yaitu pendekatan undang-undang (statue approach) yang dilakukan dengan melakukan telaah peraturan perundang-undangan dengan isu hukum dan permasalahan yang diteliti⁶. Serta menggabungkan pendekatan kasus (case approach) yaitu dengan melakukan telah kasus yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti yang telah menjadi putusan pengadilan. Penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk memberikan argumentasi hukum sebagai dasar penentu apakah suatu peristiwa sudah benar atau salah. Serta bagaimana sebaiknya peristiwa itu menurut hukum

2. Bahan Hukum

Jenis Data merupakan data pendukung atau penunjang yang digunakan untuk penelitian. Pada studi hukum ini penulis menggunakan data hukum sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum Primer merupakan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas, bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi :
 - 1) UUD 1945
 - 2) Kitab Undang – Undang Hukum Acara Perdata
 - 3) Putusan Pengadilan No 334/Pk/Pdt?2014 dan Putusan No 81/Pdt.G/2019/PN Tng
- b. Bahan Hukum Sekunder adalah Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang dipergunakan sebagai penunjang atau untuk memperkuat bahan hukum primer yang ada, sehingga dapat membantu penulis untuk membahas dan menganalisis permasalahan hukum yang diteliti. Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi

⁶ Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum*. Jakarta Kencana Prenada Group. Hal. 35

tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku dan jurnal hukum.

3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Alat pengumpulan data terdiri dari studi dokumen, wawancara, dan pengamatan. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan alat pengumpulan data berupa studi dokumen atau bahan pustaka, yang merupakan suatu alat pengumpulan data yang dilakukan melalui data yang tertulis⁷. Studi dokumen menggunakan penelitian kepustakaan yang berkaitan dengan tema dan judul skripsi ini yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan pertanggungjawaban maskapai penenrbangan yang menjadi objek.

4. Metode Analisis Data

Penelitian mengenai perubahan jadwal dan pertanggungjawaban yang menjadi objek ini menggunakan teknik analisis bahan hukum berupa perundang-undangan dan bahan kepustakaan yang diolah dan dianalisis dengan langkah berpikir sistematis dan pembahasan dilakukan secara preskriptif. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Bahan hukum yang sesuai dengan permasalahan akan diinventarisir, ditafsirkan, dan dianalisis guna mendapatkan kejelasan atau pemecahan dari masalah yang akan dibahas.

⁷ Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Depok. Penerbit Universitas Indonesia. Hal. 21.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Skripsi ini berjudul ” : ” **Tinjauan Yuridis Perbandingan Pertanggungjawaban Maskapai Penerbangan atas Perubahan Jadwal Penerbangan (Studi Putusan Nomor 334 /PK/PDT/2014) dan Studi Putusan Nomor 81/Pdt.G/2019/PN.Tng)** ” terdiri dari empat bab yang meliputi:

BAB I: PENDAHULUAN

Berisikan Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Kegunaan Penelitian, Metode Penelitian dan Sistematika penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan Tinjauan Umum tentang maskapai penerbangan , Tinjauan Umum tentang perbuatan melawan hukum, Tinjauan Umum tentang pertanggungjawaban dan Tinjauan Umum tentang pertimbangan hakim.

BAB III: PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi tentang permasalahan berdasarkan rumusan masalah Dalam bab ini berisi tentang permasalahan berdasarkan rumusan masalah yaitu Untuk menganalisa perbandingan pertimbangan hakim dan bentuk pertanggungjawaban dari maskapai penerbangan atas perubahan jadwal penerbangan

BAB IV: PENUTUP

Dalam bab ini berisikan kesimpulan dari hasil pembahasan bab-bab sebelumnya dan berisi saran-saran yang di harapkan bisa menjadi masukan yang bermanfaat bagi instansi yang terkait.