

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara nusantara. Secara geografis Indonesia memiliki territorial dengan luas 1.919.440 km². Dalam teritorial yang luas tersebut, Indonesia memiliki sekitar 17.508 pulau dari ujung Sabang Provinsi Nangroe Aceh Darussalam hingga Merauke Provinsi Papua. Sebagai Negara Berkembang, bangsa Indonesia sedang melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, disemua aspek kehidupan manusia baik materil maupun spriritual menuju kearah kemajuan. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Aspek perekonomian dalam jasa angkutan yang cukup serta memadai sangat diperlukan sebagai penunjang pembangunan ekonomi. Tanpa adanya transportasi sebagai penunjang, tidak dapat diharapkan peningkatan ekonomi dalam suatu negara. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi moblitas orang serta barang dari dan seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dalam keluar negeri. Itulah yang menjadi penyebab utama masyarakat terhadap jasa angkutan, terutama jasa angkutan udara dengan menggunakan pesawat untuk aksesibilitas agar mudah berpergian dengan membutuhkan jangka waktu lebih pendek jika dibandingkan angkutan darat maupun laut.

Akibatnya, perlunya sarana transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam jumlah yang banyak, tetapi harus tetap aman dan cepat dan juga disertai dengan beberapa fasilitas yang layak dan memadai. Disaat jaman modern ini transportasi udaralah yang lebih di minati oleh masyarakat.

Transportasi udara merupakan satu sarana transportasi menggunakan jalur udara; sarana ini lazim disebut dengan *penerbangan*.

Sarana transportasi ini lebih tepat disebut transportasi udara dan menggunakan peralatan angkut yang sangat berbeda dibandingkan sarana transportasi lainnya yaitu transportasi darat dan laut. Peralatan yang digunakan disebut *pesawat terbang*, *kapal terbang*, atau *kapal udara*. Dalam tulisan ini, alat transportasi tersebut akan disebut *pesawat terbang* atau secara singkat pesawat yang dalam teknik penerbangan dibedakan dari pesawat udara atau kapal udara.¹

Dengan melihatnya hal ini, pemerintah harus memiliki peran penting untuk membuat beberapa peraturan, seperti pengaturan mengenai tarif untuk transportasi ini. Agar tidak ada yang merasa dirugikan, dari pihak maskapai penerbangan maupun dari pihak penumpang. Dimana pihak penumpang ingin mendapatkan tarif yang layak tetapi dari pihak perusahaan transportasi udara tersebut tetap bisa menjalankan usahanya. Dan pada saat ini perkembangan pelayanan dari masing- masing perusahaan transportasi udara sudah menjadi perhatian bagi masyarakat luas, ini juga bisa di lihat dari berbagai promo yang ditawarkan dari setiap perusahaan penerbangan tersebut. Di Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatakan mengenai penetapan tarif angkutan udara didalam Pasal 126 :

¹Captain Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Prespektif Profesional*, Erlangga, Jakarta, 2013, hal.3

1. Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo.
2. Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi.
3. Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen:
 - a. Tarif jarak
 - b. Pajak
 - c. Iuran wajib asuransi; dan
 - d. Biaya tuslah/tambahan (*surcharge*)

Dan di Pasal 127 ayat (3) dikatakan dengan jelas “Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan kepada konsumen”

Dalam rangka untuk melindungi penumpang dan badan usaha angkutan udara dari persaingan yang bisa mengakibatkan tidak sehat, maka dari itu pemerintah membuat suatu peraturan yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan Dan Penetapan Tarif Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, dijelaskan di Pasal 1 ayat (5) bahwa tarif Batas Atas adalah harga jasa tertinggi/maksimum yang diijinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal, yang dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, dan di Pasal 1 ayat (6) bahwa tarif

Batas Bawah adalah harga jasa terendah/minimum yang diijinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal.

Di Pasal 5 ayat (1) dalam PM 14 Tahun 2016, juga menyebutkan mengenai pelayanan angkutan udara niaga dalam negeri terdiri atas :

a. *Full service*

b. *Medium service*

c. *No frills*

Ini di kelompokkan berdasarkan pelayanan *service* yang telah diberikan, untuk maskapai yang menggunakan konsep *Low Cost Carrier* harus menurunkan *Operating Cost* serendah mungkin, dengan cara penghapusan pada catering secara gratis, *meminimize* reservasi dengan bantuan teknologi IT.

Sedangkan untuk maskapai yang menerapkan konsep *full service* atau *medium service*, harus menekankan lebih ke pelayanan fasilitas, seperti makanan atau minuman gratis dan hiburan saat berlangsungnya penerbangan. Akan tetapi sejak November 2018, pemerintah telah menaikkan harga tarif batas atas dan batas bawah sebesar 5% yang telah tertulis dalam PM 20 tahun 2019 dan Keputusan Menteri Perhubungan no 72 tahun 2019. Dari kedua peraturan baru itu, tarif batas atas tiket pesawat naik menjadi 35%. Naiknya harga tarif batas atas dan bawah itu disebabkan harga bahan bakar mesin jet naik pada satu tahun terakhir, hingga menyentuh 37,90%. Dengan hal ini juga menjadi tantangan besar untuk kedepannya bagi para industri penerbangan global, karena bisa mengakibatkan harga tarif penerbangan semakin mahal.²

Dikatakan dalam Peraturan Menteri Nomor PM 14 Tahun 2016 Pasal

3 “Besaran tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) ditetapkan

²Amira Fadhila, Ridho Rinaldi, Dani Chandra, “Dampak Kenaikan Harga Tiket Pesawat Udara Terhadap Minat Pengguna Jasa Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Juandaanalisa” Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan (SNITP) Tahun 2019.

oleh Menteri berdasarkan kelompok pelayanan yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara”

Dengan naiknya harga tiket bisa berpotensi kepada penurunan permintaan perjalanan menggunakan pesawat. Pada saat ini harga tiket murah merupakan salah satu variable yang diperhatikan masyarakat. Akan tetapi disisi lain factor keamanan dan kenyamanan sering terlewatkan oleh maskapai penerbangan.

Tidak dapat dimungkiri harga tiket penerbangan pada saat musim libur melambung sangat tinggi, hal ini sangat memberatkan masyarakat kelas menengah ke bawah. Untuk melindungi konsumen penggunaan angkutan udara diperlukan landasan hukum yang mengatur tentang kenaikan harga tiket yang wajar dan sesuai ketentuan agar konsumen tidak dirugikan.³

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2016 Pasal 6 menjelaskan:

1. Besaran tarif yang telah ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, wajib dipublikasikan oleh pemerintah bersama-sama dengan badan usaha angkutan udara kepada konsumen sekurang-kurangnya melalui media cetak dan elektronik
2. Publikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sekurang-kurangnya 15 (lima belas) hari kerja sebelum diberlakukan.

Pengaruh globalisasi yang menyebabkan konsumen diberi banyak pilihan, namun pihak pelaku usaha semakin dituntut untuk memproduksi barang/jasa bagi keperluan masyarakat. Kadang kala pelaku usaha kurang

³ Rizki Aulia, “Perlindungan Hak Konsumen atas Pengguna Jasa Penerbangan Dalam Hal Kenaikan Harga Tiket yang Tinggi Ketika Musim Libura dan Keselamatan Penerbangan”*Repositori institusi Universitas Sumatera Utara*

memperhatikan kualitas suatu produk baik barang/jasa, yang dapat merugikan pihak konsumen. Dalam hal ini lah diperlukan pengaturan yang dapat menjembatani antara kepentingan para pelaku usaha dan konsumen.

Dalam hal ini begitu banyak hak hak konsumen yang tidak terpenuhi ataupun dilanggar oleh pihak pelaku usaha di kegiatan bisnisnya. Ini disebabkan karena masyarakat masih tidak mengetahui mengenai hak hak konsumen, sehingga pelaku usaha dengan mudah mempermainkan para konsumen.

Dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin kepastian hukum untuk member perlindungan kepada konsumen. Berdasarkan diatas maka dapat dijabarkan bahwa tindakan-tindakan yang bertujuan untuk member kepastian kepada konsumen merupakan upaya dalam rangka melindungi konsumen.

Istilah konsumen berasal dari kata *consumer* (Inggris-Amerika), atau *consument/konsument* (Belanda). Pengertian tersebut secara harfiah diartikan sebagai “orang atau perusahaan yang membeli barang tertentu atau menggunakan jasa tertentu” atau “sesuatu atau seseorang yang menggunakan suatu persediaan atau sejumlah barang”. Amerika Serikat mengemukakan pengertian konsumen yang berasal dari *consumer* berarti “pemakai”.⁴

Secara yuridis menurut UUPK Pasal 1 ayat 2 yang dimaksud dengan konsumen adalah “ Konsumen adalah setiap orang pemakai barang/jasa yang

⁴Aulia Muthiah, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Pustaka Baru Press, Yogyakarta, 2018, hal.49.

tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak diperdagangkan”.

Kenaikan tarif tiket yang sangat merugikan konsumen, mengenai tarif itu sendiri UU No 1 tahun 2009 tentang penerbangan telah mengatur mengenai klasifikasi angkutan udara komersil yang memberikan pelayanannya terhadap konsumen menggunakan basis biaya operasi rendah. Dengan kesulitan yang dihadapi konsumen saat mengakses angkutan udara komersil yang bertarif rendah dapat menjadi sebuah indikasi kesalahan dalam penerapan suatu kebijakan.

Sampai sekarang pemerintah masih tidak bisa menekan pihak maskapai dalam menurunkan harga tiket. Karena kenaikan harga tiket pesawat tersebut, telah menarik perhatian

Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN). BPKN sendiri telah mengidentifikasi terjadinya kesalahan kebijakan. Dalam hal ini pihak konsumen harus dilindungi mengenai tarif angkutan udara komersil. Kebijakan tarif batas atas dan bawah telah melanggar hak hak yang dimiliki konsumen, yang telah diatur dalam UU No 8 tahun 2009 tentang perlindungan konsumen. Akibat dari kenaikan tarif batas atas dan batas bawah ini bukan hanya konsumen pengguna pesawat terbang, akan tetapi akan berimbas ke pelaku usaha dibidang logistik dan pengiriman barang. Daya beli masyarakat akan terus kian melambat seiring kenaikannya harga tiket.⁵

Kenaikan harga tiket pesawat oleh sejumlah maskapai penerbangan banyak dikeluhkan masyarakat yang biasa menggunakan jasa transportasi ini. Hasil survei *online* Litbang SINDO memperlihatkan dari seluruh jumlah total responden, 81% di antaranya menyatakan kenaikan tersebut tidak wajar dilakukan.⁶

⁵ <https://economy.okezone.com/read/2019/04/09/320/2041031/bpkn-aturan-tarif-tiket-pesawat-melanggar-hak-konsumen> diakses Kamis 12 Maret 2020 Pkl. 23.56 WIB

⁶ <https://ekbis.sindonews.com/berita/1386125/34/masyarakat-nilai-kenaikan-harga-tiket-pesawat-tidak-wajar>

Sampai sekarang konsumen masih belum tahu mengenai hak-hak konsumen yang telah diatur dalam UU No 8 Tahun 1999 di Pasal 4 ayat (3) “Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa”. Dalam hal ini telah terjadi kekaburan Norma antara Undang-Undang di Peraturan Menteri No PM 126 tahun 2015 dengan Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen. Karena tidak adanya sebuah informasi pasti mengenai kenaikan ataupun penurunan tarif angkutan udara.

Sejak November 2018 hingga saat ini, harga tiket pesawat mengalami kenaikan rata-rata sebesar 40% sampai 120%. Kenaikan harga tiket tersebut dipelopori oleh maskapai Garuda Indonesia untuk menyehatkan keuangannya yang terus merugi hingga Kuartal III Tahun 2018.⁷ Salah satu faktor penyebab kerugian tersebut yaitu pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS sehingga biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan menjadi lebih besar untuk pembelian avtur dan pembayaran kredit pembelian pesawat yang 70-80% didominasi dari Eropa dan AS.

Meskipun harga tiket pesawat dianggap mahal, namun masih sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.⁸

⁷ <https://cnnindonesia.com>, 08 Juni 2021

⁸ <https://tribunnews.com>, 08 Juni 2021

Kenaikan harga tiket pesawat yang dilakukan Garuda Indonesia dan diikuti 30 maskapai penerbangan lainnya berdampak pada penurunan jumlah penumpang angkutan udara pada Februari 2019 hingga mencapai 15,46% secara bulanan dan 18,51% secara tahunan.⁹

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, jumlah penumpang angkutan udara Februari 2019 sebesar 5,63 juta orang atau turun dibandingkan Februari 2018 yang mencapai 6,91 juta orang.¹⁰ Kenaikan harga tiket pesawat ini menjadi salah satu penyebab inflasi bulanan sebesar 0,11% pada Maret 2019. Kontribusi kenaikan harga tiket pesawat terhadap inflasi sebesar 0,03% sehingga sektor transportasi, komunikasi, dan jasa keuangan mengalami inflasi sebesar 0,10%.¹¹

Berdasarkan data yang penulis peroleh, dapat dilihat secara jelas pemerintah belum bisa membuat kebijakan yang tegas dalam mengatur tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara secara tuntas. Dengan kenyataan diatas yang telah penulis uraikan, dengan ini penulis merasa tertarik untuk mengetahui lebih jauh mengenai tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara tersebut. Untuk itu penulis akan melakukan penelitian lebih lanjut, dan menuangkan hasilnya dalam suatu Karya Ilmiah berbentuk skripsi dengan judul **“Implementasi Peraturan Tarif Batas Atas Dan Bawah Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan”**.

B. Perumusan Masalah

⁹ <https://tribunnews.com>, 08 Juni 2021

¹⁰ <https://nasional.kontan.co.id> 08 Juni 2021

¹¹ <https://katadata.co.id> 08 Juni 2021

Berdasarkan latar belakang masalah seperti yang telah dikemukakan di atas ada beberapa masalah yang akan diangkat di sini, yaitu:

1. Bagaimana implementasi peraturan tarif batas atas dan bawah angkutan udara dalam perspektif peraturan perundang-undangan?
2. Apakah hak konsumen terlindungi dengan tarif batas atas dan bawah pada Angkutan Udara?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi peraturan tarif batas atas dan bawah angkutan udara dalam perspektif peraturan perundang-undangan.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis hak konsumen terlindungi dengan tarif batas atas dan bawah pada Angkutan Udara.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran kajian lebih lanjut dalam hal penetapan tarif batas atas dan bawah angkutan udara.
- 2) Agar dapat memahami dan menganalisis lebih lanjut pelaksanaan untuk menetapkan tarif batas atas dan bawah angkutan udara, ditinjau dari kerangka hukum perlindungan konsumen yang menjadi bahian hukum perdata.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan sebagai bahan masukan bagi pihak yang mempunyai kepentingan dan terlibat dalam pelaksanaan penetapan tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara.

D. Kerangka Konseptual

Agar lebih mudah untuk memahami maksud penulis, maka perlu kiranya penulis memberikan definisi atau batasan terhadap konsep-konsep yang terdapat dalam judul proposal ini, di mana definisi ini berguna bagi penulis sebagai pada pengertian awal. Adapun konsep-konsep tersebut adalah sebagai berikut:

1. Implementasi Kebijakan

Pengertian implementasi, adalah “pelaksanaan, penerapan”. Sedangkan pengertian dengan kebijakan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah: Rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak (tentang pemerintahan, organisasi, dan sebagainya); pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip, atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran; garis haluan.

2. Tarif batas atas dan batas bawah

Pengertian tarif batas atas “ Tarif batas maksimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak maksimum”, hal ini diatur di dalam KM. No 89 Tahun 2002. Sedangkan tarif batas bawah “Tarif batas

minimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak minimum”, hal ini diatur di dalam KM. No 89 Tahun 2002.

3. Angkutan Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pengertian Angkutan Udara, yaitu: “setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara”. Berdasarkan uraian diatas dapat dikemukakan bahwa penulisan ini dimaksudkan untuk membahas penetapan tarif batas atas dan batas bawah angkutan udara.

E. Landasan Teoritis

1. Pengangkutan

Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Menurut Istilah pengangkutan dapat disimpulkan yaitu sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.¹²

2. Teori Perlindungan Hukum

Mengenai teori perlindungan hukum, ada beberapa ahli yang mengemukakan pendapatnya, yaitu:

¹² Louis Adi Putra, “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara,” Skripsi fakultas hokum, Universitas Hasanuddin Makasar 2013. hal.17.

- a. Teori perlindungan hukum dari Satjipto Raharjo ini terinspirasi oleh pendapat Fitzgerald tentang tujuan hukum, yaitu untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat dengan cara mengatur perlindungan dan pembatasan terhadap berbagai kepentingan tersebut.¹³ Satjipto Rahardjo menjelaskan bahwa hukum hadir dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang bisa berbenturan satu sama lain. Pengkoordinasian kepentingan-kepentingan itu dilakukan dengan cara membatasi dan menaungi kepentingan-kepentingan tersebut.¹⁴
- b. Menurut Phillipus M. Hadjon Perlindungan hukum terbagi dua, yaitu perlindungan hukum preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif yaitu perlindungan hukum yang bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan diskresi, sedangkan perlindungan hukum represif yaitu perlindungan hukum yang bertujuan untuk menyelesaikan sengketa.¹⁵
3. Teori Hubungan Permintaan dan Penawaran

Permintaan merupakan jumlah suatu barang atau jasa yang diminta oleh konsumen pada suatu tingkat harga yang berlaku, pada waktu dan tempat tertentu. Dalam teori mikro ekonomi, permintaan dibagi menjadi dua level yakni level individu (*costumer demand*) dan level agregat (*market*

¹³Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Cet.8, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hal. 69.

¹⁴*Ibid*, hal. 53.

¹⁵Phillipus M. Hadjon, *Op. Cit*, hal. 2.

demand). Adapun faktor-faktor yang menentukan permintaan antara lain harga barang atau jasa, jumlah penduduk, selera masyarakat, pendapatan konsumen, dan jumlah barang yang tersedia. Sedangkan penawaran merupakan jumlah barang atau jasa yang ditawarkan produser pada harga, waktu dan tempat tertentu. Penawaran sangat diperlukan untuk memenuhi permintaan. Hukum permintaan pada hakikatnya merupakan suatu hipotesis yang menyatakan :

“Hubungan antara barang yang diminta dengan harga barang tersebut dimana hubungan berbanding terbalik yaitu ketika harga meningkat atau naik maka jumlah barang yang diminta akan menurun dan sebaliknya apabila harga turun jumlah barang meningkat.”¹⁶

Hukum penawaran pada dasarnya mengatakan bahwa :

“Semakin tinggi harga suatu barang, semakin banyak jumlah barang tersebut akan ditawarkan oleh para penjual. Sebaliknya, makin rendah harga suatu barang, semakin sedikit jumlah barang tersebut yang ditawarkan.”¹⁷

F. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang menggunakan data-data

¹⁶ Edoca Cibi, Penentuan Harga Permintaan dan Penawaran. <https://abeteamone.blogspot.com/> diakses tanggal 17 November 2021

¹⁷ *Ibid*

dari lapangan sebagai sumber data utama seperti hasil observasi. Penelitian empiris ini digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.¹⁸

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini yaitu secara deskriptif, yang diharapkan dapat memperoleh gambaran yang menyeluruh dan sistematis mengenai fokus penelitian ini. Lalu dengan menjelaskan data yang didapat, lalu mengambil kesimpulan dengan logis.

Dalam menganalisis penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif ini adalah metode yang digunakan untuk penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.¹⁹ Metode deskriptif kualitatif bertujuan untuk memahami, menggambarkan, mencatat dan menginterpretasikan suatu kondisi atau fenomena yang sedang terjadi atau berlangsung.²⁰

3. Pengumpulan Data

¹⁸Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, Hal. 43

¹⁹ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*, cet ke-3, Malang: Bayumedia Publishing, 2010. hal. 105.

²⁰ Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, Jakarta : PT Raja Grafinda Persada, 2010. hal. 66

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama terkait dengan permasalahan yang akan dibahas.²¹ Data primer disini didapatkan dari pihak-pihak yang terkait, yaitu melalui wawancara kepada responden. Metode yang dilakukan didalam wawancara ini yaitu dengan membuat kuesioner lalu disebarkan kepada responden yang termasuk kedalam kriteria. Dalam penelitian data primer ini di dapatkan dengan cara membagikan mewawancarai staff di PT. Angkasa Pura II.

Pengumpulan data dilapangan secara kuesioner yaitu berupa beberapa pertanyaan yang telah disusun sebelumnya, lalu responden dapat menjawab pertanyaan secara langsung dan terfokus pada permasalahan yang diteliti oleh peneliti. Lalu jawaban-jawaban tersebut dicatat, dikelompokkan, dan ditulis secara sistematis.

b. Data sekunder

Data sekunder ialah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yang berupa bahan tertulis seperti buku teks, peraturan perundang-undangan dan data dari instansi atau lembaga tempat penelitian yang berhubungan dengan masalah yang dibahas didalam penelitian.²² Bahan hukum yang dipakai dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, yaitu

²¹Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, Hal.56

²²Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hal.53

4. Bahan Hukum

Untuk memperoleh bahan-bahan guna penelitian skripsi ini, penulis mengambil dan menggumpulkan datanya melalui:

a. Bahan Hukum Primer

Yaitu terdiri dari perundang-undangan yang berlakuyang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, yaitu:

- 1) Undang- Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
- 2) Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 tahun 2016
- 4) Peraturan Perundang-Undangan yang terkait lainnya.

b. Bahan Hukum Sekunder

Literatur-literatur atau bacaan ilmiah yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

c. Bahan Hukum Tersier

Kamus Hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

5. Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menganalisis secara yuridis terhadap Implementasi Kebijakan Tarif Batas Atas Dan Bawah Angkutan Udara. Dari data yang diperoleh yaitu data primer dan data sekunder yang telah dikumpulkan, ditarik suatu kesimpulan yang bersifat umum dirumuskan dalam bentuk pernyataan.

G. Sistematika Penulisan

Pada bagian ini penulis akan memberikan gambaran secara besar skripsi ini dari bab ke bab.

BAB I Pendahuluan, Bab ini Merupakan bab pengantar bagi bab-bab selanjutnya, selain memuat latar belakang masalah yang bertitik tolak bagi penulis dalam penulisan skripsi, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, landasan teoritis, metode penelitian serta diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Umum Teoritis Pengangkutan Udara Dalam bab ini penulis akan memberikan uraian tentang kebijakan penetapan tarif batas atas dan bawah secara umum dan beberapa instansi yang terkait.

BAB III Implementasi Peraturan Tarif Batas Atas Dan Bawah Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan, Bab ini penulis menguraikan tentang pembahasan yang berisikan tentang Pelaksanaan Penetapan Tarif atas dan Bawah dari Rendah ke Tinggi dan Hak Konsumen Terhadap Diberlakukan Tarif Batas Atas dan Bawah.

BAB IV Penutup, Bab ini merupakan bab terakhir dalam skripsi ini yang berisikan kesimpulan yang ditarik berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, selanjutnya berdasarkan kesimpulan itu pula penulis mencoba memberikan saran yang dianggap perlu.