

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada era globalisasi transportasi memegang peranan penting sebagai sarana penghubung antara kota satu ke kota yang lainnya, bahkan bisa dari negara satu ke negara lainnya. Perkembangan transportasi dari tahun ke tahun berkembang sangat pesat. Dahulu di jaman sebelum masehi, transportasi yang digunakan masyarakat yaitu dengan memanfaatkan tenaga hewan yaitu kuda. Di abad 19 masyarakat sudah memanfaatkan teknologi untuk sarana transportasi mereka, tetapi di masa itu transportasi yang ada masih belum maksimal. Di abad 22 ini sarana transportasi sudah sangatlah lengkap, ada transportasi darat, udara maupun laut dengan berbagai macam fasilitas yang ditawarkan.¹

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Namun yang urgen adalah peran dan pentingnya transportasi dalam kaitannya dengan aspek ekonomi dan sosial ekonomi pada negara dan masyarakat.² Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu

¹ Dimas Raditya, 2016, **Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Po. Wisata Komodo**, Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB Universitas Brawijaya, Volume 1 Nomor 2, Malang, hlm. 2.

² Abdul Kadir, 2006, **Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional**, Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah, Volume 1 Nomor 3, Sumatra Utara, hlm. 123.

daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi. Selain itu transportasi melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi.³

Pada era modern ini, dibutuhkan transportasi yang cepat dan efisien maka dari itu angkutan udara sangat dipilih masyarakat. Salah satu transportasi yang cukup banyak diminati di era globalisasi ini adalah transportasi udara. Transportasi angkutan udara di Indonesia sendiri memegang peran yang sangat penting dalam melakukan aktivitas perpindahan baik itu barang maupun manusia. Hal ini dapat dilihat kondisi geografis di Indonesia sendiri yang merupakan negara kepulauan dan di Indonesia sendiri menjadikan pesawat udara sebagai alat transportasi yang paling efektif dan efisien dalam melakukan suatu aktivitas perpindahan barang maupun manusia. Transportasi udara juga sangat membantu dalam pertumbuhan perekonomian di Indonesia dalam mendukung perjalanan.⁴ Sehingga angkutan udara di Indonesia sendiri menjadi pemegang peran penting dalam berbagai kegiatan terutama pada perekonomian Indonesia dan industri penerbangan sendiri memberikan cerminan pada pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

³ *Ibid*, hlm. 128.

⁴ Sheren Yuniar Putri, 2021, **Pengaruh Harga Tiket Pesawat dan Kualitas Pelayanan Bandar Udara Terhadap Keputusan Pembelian Tiket Pesawat Dimasa Pandemi Covid-19 Pada Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali**, Skripsi, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, hlm. 4.

Transportasi udara merupakan satu sarana transportasi menggunakan jalur udara dengan penerbangan. Transportasi udara menggunakan peralatan angkut yang sangat berbeda dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya yaitu transportasi darat dan laut. Transportasi udara adalah layanan transportasi yang memiliki beberapa keunggulan, yang mampu menjangkau dari suatu daerah ke daerah lain yang secara geografis sulit untuk dijangkau dengan moda transportasi darat ataupun transportasi laut, serta waktu tempuh yang relatif lebih cepat dibanding moda transportasi darat dan transportasi laut.⁵

Salah satu sarana transportasi udara adalah pesawat udara. Pengertian pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 Tentang Penerbangan adalah setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara, kemudian pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1962 Tentang Karantina Udara, pesawat udara diartikan sebagai semua alat angkut yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke angkasa atau sebaliknya. Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. Kemudian baru pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pengertian pesawat udara lebih mirip dengan menurut Konvensi Chicago 1944, yaitu "setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap

⁵ Zawir Shulfi dan Sofyan Syahnur, 2017, **Analisis Kausalitas Transportasi Udara dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia**, Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unsyiah, Banda Aceh, Volume 2 Nomor 4, ISSN: 2549-302, hlm. 628.

permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan". Ketentuan internasional dalam Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan nasional dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan secara umum adalah untuk pengaturan pesawat udara sipil.⁶

Transportasi udara selain sebagai sarana migrasi atau perpindahan baik manusia maupun barang-barang, juga sebagai sarana penunjang mobilitas para pelaku bisnis dan perdagangan baik dari di tingkat lokal maupun bisnis internasional. Dipilihnya modal transportasi udara karena jenis moda ini memiliki karakteristik, yaitu mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat dan menggunakan teknologi tinggi.⁷ Namun transportasi udara tidak luput dari kecelakaan-kecelakaan yang mungkin terjadi akibat kegagalan manusia, kegagalan mesin dan strukturnya, kegagalan prosedur dan kondisi cuaca. Frekuensi dan intensitas kecelakaan seperti itu sangat tinggi, yang berakibat penderitaan manusia yang tidak terhitung jumlahnya baik berupa kematian maupun cacat jiwa raganya.⁸

Dalam kecelakaan pesawat udara, menimbulkan kewajiban bagi negara tempat terjadinya kecelakaan pesawat udara untuk melakukan penyelidikan (*carry out the investigation*) dan membentuk komite penyelidikan (*commission of inquiry*) yang bertugas untuk melakukan penyelidikan penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara yang terjadi di

⁶ Baiq Setiani, 2015, **Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara**, Jurnal Ilmiah Widya, Jakarta, Volume 3 Nomor 2, ISSN: 2337-6686, hlm. 104.

⁷ Ashar Sinilele, 2016, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Pada Bandara Sultan Hasanuddin Makassar**, Jurnal Hukum Pidana & Ketatanegaraan, Sulawesi Selatan, Volume 5 Nomor 2, ISSN: 2580-5797, hlm. 201.

⁸ Abdul Kadir, *Op.Cit*, hlm. 126.

wilayahnya, pernyataan ini merupakan konsekuensi dari Pasal 26 Konvensi Chicago 1944. Di Indonesia konsekuensi dari Pasal 26 tersebut telah termuat dalam Pasal 357 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengenai penunjukan komite khusus yang melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.⁹

Dalam rangka penegakan hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 313 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Menteri Perhubungan berwenang untuk menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum (sanksi administratif dan sanksi pidana) di bidang keselamatan penerbangan. Definisi dari penegakan hukum ini adalah merupakan cara untuk mengambil tindakan kepada personel penerbangan berlisensi dan penyedia jasa penerbangan bersertifikat yang tidak memenuhi persyaratan minimum yang ditentukan dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) sesuai Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2010, Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.¹⁰ Dalam Pasal 364 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikatakan bahwa, Komite Nasional akan membentuk suatu Majelis Profesi Penerbangan yang berwenang merekomendasikan sanksi administrasi kepada Menteri juga penyidikan lebih lanjut oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) guna diteruskan ke ranah hukum pidana.

⁹ E. Sefullah, 2014, **Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa**, Cetakan Pertama, P.T. Alumni, Bandung, hlm. 310.

¹⁰ Batara Manurung, 2017, **Tinjauan Hukum Udara Atas Keselamatan Penerbangan (Studi Kasus Runway Incursion Batik Air dengan Trans Nusa Indonesia)**, *Diponegoro Law Journal*, Jawa Tengah, Volume 6 Nomor 1, hlm. 14.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, merupakan komite yang independen untuk melaksanakan tanggungjawab sesuai petunjuk rekomendasi pelaksanaan keselamatan penerbangan (*SARP Annex 13*) dari ICAO. Tugas dan wewenang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini adalah melaksanakan investigasi kecelakaan pesawat udara dengan tujuan tunggal mencari sebab-sebab kecelakaan yang akan digunakan untuk membuat rekomendasi perubahan guna menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan, tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian dalam kecelakaan pesawat udara.¹¹

Sebagai tindak lanjut dalam rangka penentuan kesalahan dan kelalaian akibat kecelakaan pesawat udara maka diadakan penyelidikan lanjutan. Dalam pelaksanaan penyelidikan lanjutan ini, Komite Nasional akan membentuk Majelis Profesi Penerbangan yang mempunyai tugas untuk menegakkan etika profesi dan kompetensi personel di bidang penerbangan, melaksanakan mediasi antara penyedia jasa penerbangan, personel dan pengguna jasa dan menafsirkan regulasi di bidang penerbangan.¹²

Di Amerika terdapat sebuah lembaga federal independen yang bertujuan untuk menyelidiki semua kecelakaan penerbangan sipil yakni Lembaga Keselamatan Transportasi Nasional (*National Transportation Safety*

¹¹ Eko Poerwanto, 2016, **Analisis Kecelakaan Penerbangan di Indonesia untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan**, Jurnal Angkasa, Yogyakarta, Volume 8 Nomor 2, ISSN: 2085-9503, hlm. 9.

¹² Joshua Tambalean, 2020, **Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara Sipil Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**, Jurnal Elektronik Bagian Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum Unsrat, Manado, Volume 8 Nomor 1, ISSN: 2337-9758, hlm. 117.

Board/NTSB). *National Transportation Safety Board* (NTSB) bukan bagian dari Departemen Transportasi, maupun secara organisasi berafiliasi dengan salah satu lembaga moda *Department of Transport* (DOT), termasuk *Federal Aviation Administration* (FAA). Bukan lembaga pembuat peraturan maupun lembaga yang berkuasa menegakan. Penentuan tentang kemungkinan sebab terjadinya kecelakaan tidak dapat digunakan sebagai bukti di pengadilan.¹³ Sama seperti di Indonesia hasil investigasi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.¹⁴ Lembaga selain *National Transportation Safety Board* (NTSB) yang ditunjuk Undang-Undang untuk melaksanakan penyelidikan kecelakaan pesawat udara adalah *Federal Aviation Administration* (FAA). Majelis Profesi Penerbangan memiliki fungsi yang sama seperti *Federal Aviation Administration* (FAA), salah satunya menjadi penafsir penerapan regulasi di bidang penerbangan.

Pembentukan Majelis Profesi Penerbangan hingga saat ini belum terwujud dan sulit terealisasi dikarenakan adanya hambatan pada payung hukum pembentukan majelis tersebut yang setara peraturan pemerintah atau peraturan presiden. Dalam Pasal 369 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, ketentuan lebih lanjut mengenai investigasi kecelakaan pesawat udara dan penyelidikan lanjutan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

¹³ Andre Paminto Wastuadhi, 2012, **Penyelenggaraan Penyelidikan Dalam Mencari Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara Sipil Yang Terjadi Di Wilayah Indonesia**, Tesis, Universitas Indonesia, Jakarta, hlm. 7

¹⁴ Ahsan Yunus, Desi Fitriyani, Ahmad Taufiq, 2019, **Uji Proporsionalitas Terhadap Hasil Investigasi Kecelakaan Pesawat: Dimensi Hak Asasi Manusia**, Jurnal Amanna Gappa, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, Volume 27 Nomor 2, ISSN: 2549-9785, hlm. 132.

Namun disini adanya kekosongan norma dimana hingga saat ini Peraturan Pemerintah mengenai penyelidikan lanjutan Majelis Profesi Penerbangan belum terwujud. Dan juga dirasa pihak-pihak yang berwenang dirasa masih kurang perhatian dan fokus terhadap urgensi pembentukan Majelis Profesi Penerbangan tersebut. Urgensi pembentukan Majelis Profesi Penerbangan cukup tinggi dan diharapkan dapat memberikan kontribusi dan masukan pada para penegak hukum dalam aspek penanggulangan kecelakaan maupun penegakan etika bagi pekerja maupun pihak terkait dalam penerbangan.¹⁵

Permasalahan hukum sebagaimana diuraikan tersebutlah yang mendasari dibuatnya suatu penelitian dalam bidang hukum khususnya dalam ruang lingkup penerbangan dengan judul **“TINJAUAN YURIDIS PEMBENTUKAN MAJELIS PROFESI PENERBANGAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana telah diuraikan di atas maka dirumuskan 2 permasalahan yaitu:

1. Bagaimana pengaturan tentang Majelis Profesi Penerbangan berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimana urgensi Majelis Profesi Penerbangan di Indonesia ditinjau dari berbagai negara di dunia?

¹⁵ Joshua Tambalean, *Loc.Cit.*

1.3 Ruang Lingkup Masalah

Ruang lingkup penelitian merupakan bingkai penelitian, yang menggambarkan batas penelitian; mempersempit permasalahan, dan membatasi area penelitian. Lingkup penelitian juga menunjukkan secara pasti faktor-faktor mana yang akan diteliti, dan mana yang tidak, atau untuk menentukan apakah semua faktor yang berkaitan dengan penelitian akan diteliti atau akan dieleminasi sebagian.¹⁶

Ruang lingkup masalah diperlukan sebagai batasan permasalahan yang akan dikaji yakni agar pembahasan masalah menjadi lebih terarah yaitu untuk menghindari pembahasan yang sangat luas yang dapat mengaburkan pokok-pokok permasalahan yang menjadi fokus dalam pembahasan. Adapun ruang lingkup masalah dalam tulisan ini ialah, yang pertama ruang lingkup masalah difokuskan pada pengaturan tentang Majelis Profesi Penerbangan berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Kedua, mengenai urgensi Majelis Profesi Penerbangan di Indonesia yang ditinjau dari berbagai negara di dunia. Dengan kedua ruang lingkup diatas penulis yakni dapat membahas kedua permasalahan dengan komperhensif dan sistematis.

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

1. Untuk melatih mahasiswa dalam usaha menyatakan pikiran ilmiah secara teknis.

¹⁶ Bambang Sunggono, 2007, **Metodologi Penelitian Hukum**, ed 1, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 111

2. Untuk melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, khususnya dibidang penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa.
3. Untuk perkembangan ilmu pengetahuan hukum.
4. Untuk mengembangkan kepribadian mahasiswa ke dalam kehidupan bermasyarakat.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui pengaturan Tentang Majelis Profesi Penerbangan berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Untuk mengetahui urgensi Majelis Profesi Penerbangan di Indonesia ditinjau dari berbagai negara di dunia.

1.5 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara kerja untuk memahami objek yang menjadi sasaran ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Metode penelitian merupakan cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.

1.5.1 Jenis Penelitian

Penelitian dalam skripsi ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara pengkajian perundang-undangan yang berlaku dan diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum tertentu.¹⁷ Penelitian yuridis normatif adalah

¹⁷ Soejono dan Abdurahman, 2003, **Metode Penelitian Hukum**, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 56.

penelitian hukum yang dilakukan dengan cara mempelajari, mengkaji peraturan perundang-undangan dan literatur serta bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan investigasi kecelakaan pesawat udara dan Majelis Profesi Penerbangan.

1.5.2 Jenis Pendekatan

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Dengan pendekatan tersebut, peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isi yang sedang dicoba untuk dicari jawabnya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).¹⁸ Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Suatu penelitian normatif tentu harus menggunakan pendekatan Undang-Undang, karena yang akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian.¹⁹ Pendekatan komparatif dilakukan dengan mengadakan perbandingan hukum. Studi perbandingan hukum merupakan kegiatan untuk membandingkan hukum suatu negara dengan hukum negara lain atau hukum dari suatu waktu tertentu dengan hukum dari waktu yang lain.²⁰ Pendekatan konseptual dilakukan manakala peneliti tidak beranjak

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2005, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta, hlm. 133.

¹⁹ *Ibid*, hlm. 136.

²⁰ *Ibid*, hlm. 173.

dari aturan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.²¹

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

1. Bahan hukum primer, yakni bahan hukum yang bersifat autoratif artinya mempunyai otoritas.²² Antara lain:
 - a. Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional.
 - b. *Annex 13* dari Konvensi Chicago 1944 Tentang Penyelidikan Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara (*Aircraft Accident and Incident Investigation*)
 - c. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
 - d. Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 830 *Notification and Reporting of Aircraft Accident, Incidents, or Overdue Aircraft and Accident/Incident Investigation Procedures.*
 - e. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
 - f. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi
 - g. Peraturan Menteri Nomor KM 26 Tahun 2009 Tentang Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Keselamatan Penerbangan
 - h. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

²¹ *Ibid*, hlm. 177.

²² *Ibid*, hlm. 181.

Bagian 830 Tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian
Serius Pesawat Udara Sipil

- i. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2010 Tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional
 - j. Peraturan-peraturan terkait lainnya.
2. Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti:
- a. Literatur dan buku-buku yang berkaitan dengan penelitian.
 - b. Diktat, makalah, hasil penelitian, hasil karya kalangan hukum, dan lain sebagainya yang mendukung penelitian ini.
 - c. Artikel-artikel dan opini publik yang beredar dimedia dan lain-lain.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder misalnya kamus, Ensiklopedia, Glosarium, indeks kumulatif dan lain-lain.

1.5.4 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum dikumpulkan melalui prosedur inventarisasi dan identifikasi peraturan perundang-undangan, serta klasifikasi dan sistematisasi bahan hukum sesuai permasalahan penelitian. Oleh karena itu, teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan studi kepustakaan. Studi kepustakaan dilakukan dengan cara membaca, menelaah, mencatat membuat ulasan bahan-bahan pustaka yang ada kaitannya dengan investigasi kecelakaan pesawat udara dan Majelis Profesi Penerbangan.

1.5.5 Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

Pada penelitian hukum normatif, pengolahan data dilakukan dengan cara sistematis terhadap bahan-bahan hukum tertulis. Kegiatan yang dilakukan dalam analisis data penelitian hukum normatif dengan cara data yang diperoleh di analisis secara deskriptif kualitatif yaitu analisa terhadap data yang tidak bisa dihitung. Bahan hukum yang diperoleh selanjutnya dilakukan pembahasan, pemeriksaan dan pengelompokan ke dalam bagian-bagian tertentu untuk diolah menjadi data informasi.

1.5.6 Teknik Penyajian Data

Hasil penelitian disajikan dalam bentuk uraian-uraian yang tersusun secara sistematis, artinya data sekunder yang diperoleh akan dihubungkan satu dengan yang lain disesuaikan dengan permasalahan yang diteliti, sehingga secara keseluruhan merupakan satu kesatuan yang utuh sesuai dengan kebutuhan penelitian.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan Skripsi ini terdiri dari lima bab, yang masing-masing bab akan diuraikan sebagai berikut:

1. Bab 1 Pendahuluan akan berisi sub bab tentang: latar belakang masalah, rumusan masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan
2. Bab 2 Kajian Teoritis akan berisi sub bab tentang: teori negara hukum, teori kewenangan, dan teori perbandingan
3. Bab 3 Pengaturan tentang Majelis Profesi Penerbangan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan akan berisi

uraian bagian-bagian mengenai: kelembagaan Majelis Profesi Penerbangan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan tugas, fungsi dan wewenang Majelis Profesi Penerbangan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

4. Bab 4 Urgensi Majelis Profesi Penerbangan di Indonesia Ditinjau dari Berbagai Negara di Dunia, akan terdiri dari sub bab: perbandingan investigasi kecelakaan pesawat udara dari berbagai negara di dunia dan pertanggungjawaban investigasi kecelakaan pesawat udara dari berbagai negara.
5. Bab 5 Penutup terdiri dari simpulan dan saran yang berkaitan dengan Majelis Profesi Penerbangan.

