

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pada era reformasi saat ini, kebijakan angkutan udara cenderung liberal. Industri jasa penerbangan di Indonesia telah mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dari tahun ke tahun. Jumlah perusahaan penerbangan milik pemerintah bersama milik swasta meningkat menjadi 103 dalam tahun 2004. Keluarnya kebijakan angkutan udara pada masa orde baru yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 yang disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara yang mengatur angkutan udara niaga (*commercial airlines*) dan bukan niaga (*general aviation*) jumlah perusahaan penerbangan meningkat lagi dari 103 dalam tahun 2004 menjadi 157 perusahaan penerbangan yang terdiri atas perusahaan penerbangan milik pemerintah, swasta, dan penerbangan umum.¹ Sebelum adanya peraturan tersebut, perusahaan jasa penerbangan di Indonesia hanya beberapa perusahaan, khususnya yang tergabung dalam *International Air Transport Association (IATA)*.

Pada orde lama, kebijakan angkutan udara bersifat sosialis. Rute penerbangan dan jenis pesawat udara yang digunakan diatur oleh Menteri Perhubungan, hanya perusahaan penerbangan *Garuda Indonesian Airways* saja yang diizinkan

¹. H. K. Matono dan Amad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI Nomor 1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, h.13.

menggunakan pesawat udara bermesin jet, sedangkan perusahaan penerbangan swasta dan *Merpati Nusantara Airlines* hanya diperkenankan menggunakan pesawat udara baing-baling atau *turbo propeller*. Demikian pula tarif angkutan udara sepenuhnya diatur oleh pemerintah, yaitu tarif penumpang *Garuda Indonesian Airways* kelas utama yang menggunakan airbus diizinkan 15% lebih tinggi dari tarif normal atau tarif perusahaan penerbangan swasta. Hal ini tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 157/PR.303/Phb-83 tentang Tarif Angkutan Udara Dalam Negeri untuk Kelas Utama Airbus.

Kebijakan angkutan udara pada masa orde baru bersifat *neo-liberal*. Banyak perusahaan penerbangan milik pemerintah berdampingan dengan perusahaan penerbangan milik swasta yang dapat dikatakan bersifat *limited multiairlines system*. Semua rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara yang digunakan, kapasitas yang disediakan, dan tarif yang harus dikenakan kepada penumpang diatur dan diawasi dengan ketat oleh Departemen Perhubungan. Hal ini diatur dalam Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor T11/1/2-U tentang Tindak Lanjutan Pengaturan Kembali Rute Penerbangan Perusahaan Penerbangan Swasta ke dan dari Jakarta.

Tarif angkutan udara pada masa orde lama dan orde baru diatur oleh pemerintah, karena itu tidak adanya persaingan yang ketat seperti di era reformasi. Sifat kebijakan era reformasi yang cenderung ke arah liberal yang diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perusahaan penerbangan terpaksa bersaing secara keras. Para perusahaan penerbangan saling bersaing

menurunkan tarif batas bawah, saling memakan antar kawan. Dengan adanya perang tarif tanpa batas bawah tersebut, secara tidak langsung mereka saling mematikan perusahaan penerbangan lainnya. Bukan hanya perusahaan penerbangan yang akan mati setelahnya, namun termasuk juga terhadap moda angkutan darat, kereta api, dan angkutan laut.

Akibat dari kebijakan tersebut, angkutan darat dari Jakarta ke Medan gulung tikar. Kapal laut PELNI yang merupakan angkutan laut milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) terpaksa diserahkan kepada TNI-Angkatan Laut karena tidak mampu beroperasi lagi. Bila angkutan darat, kereta api, dan angkutan laut luluh lantak dan punah, bukan suatu hal yang mustahil akan memakan tetangganya sesama perusahaan penerbangan, terutama skali yang mempunyai modal pas-pasan akan dimakan oleh pemilik modal yang lebih besar yang tiba gilirannya masyarakat akan menjadi korban. Hal ini dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat diantara para pengusaha perusahaan penerbangan.

Banyaknya pemain dalam industri jasa penerbangan disebabkan karena relatif tingginya potensi keuntungan yang dapat diraih. Sebagaimana diketahui dalam jangka pendek, meskipun pada kondisi merugi, keuntungan dari penjualan tiket pesawat masih mampu untuk membayar *variable cost* yaitu pengeluaran-pengeluaran yang dilakukan sebuah perusahaan atau industri, yang berubah dengan jumlah benda-benda yang dihasilkan. Contoh: biaya-biaya untuk bahan mentah dan tenaga kerja. Apalagi dalam kondisi perusahaan memperoleh untung, kondisi harga tiket masih lebih tinggi dari *average cost* (biaya rata-rata adalah biaya total yang dibagi dengan jumlah unit yang

dihasilkan. Kurva biaya rata-rata biasanya berbentuk huruf U. Jumlah biaya sebuah perusahaan, yang tidak berubah dengan bertambahnya produksi (sampai titik tertentu), dibagi dengan jumlah kesatuan yang dihasilkan pada titik yang sedang dipersoalkan), keuntungan yang diperoleh perusahaan jasa penerbangan akan berada di atas keuntungan normal. Kondisi ini merupakan daya tarik bagi investor atau pelaku usaha untuk masuk dalam bisnis jasa penerbangan.

Pertumbuhan penumpang angkutan udara dalam negeri sudah terjadi beberapa kali lipat, dimana terjadi lonjakan konsumen yang memilih transportasi udara ini karena adanya tiket pesawat murah. Tetapi peluang tersebut tumbuh menjadi suatu kekhawatiran karena diindikasikan adanya persaingan usaha tidak sehat dalam industri penerbangan nasional. Persaingan usaha tidak sehat yang terjadi pada maskapai penerbangan nasional saat ini dapat berujung pada faktor keselamatan penerbangan. Penyebab utamanya adalah terlalu banyaknya maskapai penerbangan berjadwal, dalam data Departemen Perhubungan terdapat 34 maskapai penerbangan berjadwal di Indonesia.

Banyaknya maskapai penerbangan ini berkaitan dengan dibukanya keran izin usaha penerbangan sejak akhir tahun 1990. Dimana maskapai penerbangan asing dengan modal kuat masuk ke Indonesia dan ikut berebut konsumen dengan maskapai penerbangan nasional sehingga penerbangan penerbangan asing yang murah dapat langsung menembus kota-kota medium di Indonesia. Tetapi hal ini sebenarnya juga berimplikasi baik pada industri penerbangan karena pelaku usaha baru baru dapat masuk dengan cukup bebas dalam persaingan yang lebih sehat sehingga semakin

banyak maskapai penerbangan menawarkan jasa pada penumpang dengan harga dan kualitas yang baik dan kompetitif sehingga penumpang (konsumen) dapat diuntungkan karena lebih leluasa untuk memilih maskapai yang akan ditumpanginya.

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, di temukan adanya konflik norma (*conflict norm*) antara Undang-Undang Penerbangan dengan Undang-Undang Anti Monopoli. Menurut Pasal 98 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan bahwa “maskapai dengan standar menengah dan minimum merupakan maskapai yang berbasis biaya operasi rendah (*low cost carrier*)”. Jadi jelaslah keberadaan maskapai berbasis LCC diperbolehkan dalam dunia bisnis penerbangan. Namun, hal ini akan berakibat pada terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Dimana kita ketahui bahwa jumlah maskapai penerbangan berbasis LCC di Indonesia jumlahnya cukup banyak. Sehingga hal ini dapat bertentangan dengan Pasal 17 ayat (2) huruf c Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yaitu, “Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu”. Oleh karena itu, penulis tertarik mengangkat topik ini dengan judul **“PERSAINGAN TARIF MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 TENTANG LARANGAN PRAKTIK MONOPOLI DAN PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka penulis merumuskan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah persaingan tarif maskapai penerbangan Indonesia ditinjau dari Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat?
2. Bagaimana penegakkan hukum persaingan bisnis terhadap tarif maskapai penerbangan?

1.3. Ruang Lingkup Masalah

Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan membatasi ruang lingkup penulisannya agar pembahasan dalam skripsi ini lebih terarah. Penulis akan menitik beratkan pada persaingan tarif pada maskapai penerbangan Indonesia dilihat dari sudut pandang Pasal 98 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menegaskan bahwa maskapai dengan standar menengah dan minimum merupakan maskapai yang berbasis biaya operasi rendah (*low cost carrier*). Yang dalam hal ini bertentangan dengan Pasal 17 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang menyebutkan bahwa, “satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.”

1.4. Landasan Teori dan Asumsi

1.4.1. Landasan Teori

Untuk membahas suatu permasalahan dalam hukum diperlukan teori-teori dan asas sebagai landasan dalam penyelesaian suatu permasalahan. Begitu pula dalam penyelesaian masalah penelitian ini. Landasan teoritis dapat berupa teori-teori hukum dan/atau pendapat-pendapat ilmunan dan/atau hasil-hasil penelitian yang harus disusun sedemikian rupa sehingga terkait dengan permasalahan yang diajukan². Jan Gijssels dan Mark van Hoecke dalam buku mereka yang berjudul *Rechtsteorie* mengemukakan bahwa teori hukum merupakan kajian yang bersifat interdisipliner. Menurut mereka, teori hukum harus berusaha menelaah secara lebih dalam hukum yang melalui penelitian mengenai latar belakangnya dalam konteks yang luas suatu masyarakat secara keseluruhan. Teori hukum menjawab pertanyaan mengapa hukum seperti ini melalui penelitian yang lebih dalam dan lebih meliputi dasar timbulnya dan berkembangnya hukum.³

Teori – teori yang digunakan dalam penulisan skripsi ini diantaranya:

1. Teori Keseimbangan, dimana teori ini menitikberatkan kepada pertimbangan apakah tindakan yang dilakukan seorang pelaku pasar akan menghancurkan persaingan pasar atau sebaliknya dapat mempromisikan persaingan tersebut. Melihat juga kepada kepentingan ekonomi dan sosial termasuk kepentingan bisnis kecil dan menengah, sehingga teori ini juga dijuluki sebagai teori kemasyarakatan. Dalam hal ini, para pelaku usaha dalam dunia penerbangan harus memperhatikan

² Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati, 2013, *Buku Pedoman*, Universitas Mahasaraswati, Denpasar, h.42.

³ Peter Mahmud Marzuki, 2020, *Teori Hukum*, Kencana, Jakarta, h.4.

sebab akibat yang akan timbul dari persaingan usaha tersebut. Apakah akibatnya akan menguntungkan atau justru merugikan pelaku usaha yang lain. Pada kenyataannya, hal ini justru merugikan pelaku usaha yang lain. Bukan hanya dari sector penerbangan, namun dari sector transportasi darat dan laut juga ikut merasakan dampaknya.

2. Teori *Rule of Reason*, teori ini diterapkan dengan menimbang-nimbang antara akibat negatif dari tindakan tertentu terhadap persaingan dengan keuntungan ekonomisnya. Teori *Rule of Reason* mengharuskan pembuktian, mengevaluasi mengenai akibat perjanjian, kegiatan, atau posisi dominan tertentu guna untuk menentukan apakah perjanjian atau kegiatan tersebut menghambat atau mendukung persaingan usaha. Dalam teori *rule of reason* sebuah tindakan tidak secara otomatis dilarang, meskipun perbuatan tersebut kenyataannya telah terbukti dilakukan. Dengan demikian, pendekatan *rule of reason* memungkinkan pengadilan untuk melakukan interpretasi terhadap Undang-Undang dan juga interpretasi pasar.⁴
3. Asas preferensi hukum, meliputi asas *lex superior*, asas *lex specialis*, dan asas *posterior*.⁵
 - a. Asas *lex superior derogate lex inferior*

⁴. Mustafa Kamar Rokan, 2010, *Hukum Persaingan Usaha: Teori dan Praktiknya di Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, h. 61-62.

⁵. Philipus M. Hadjon dan Tatiek Sri Djatmiati, 2005, *Argumentasi Hukum*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, h.31.

Asas ini mengemukakan bahwa perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi mengesampingkan perundang-undangan yang derajatnya lebih rendah. Sebagai contoh: apabila suatu Peraturan Menteri bertentangan dengan suatu Undang-Undang, maka dalam hal ini yang dikesampingkan adalah peraturan menteri, sebab peraturan menteri dalam hierarkinya memiliki tingkatan yang lebih rendah daripada Undang –Undang.⁶

b. *Asas lex posteriori derogate lex priori*

Asas ini memiliki arti peraturan perundang-undangan yang baru menyisihkan peraturan perundang-undangan yang terdahulu. Dengan kata lain, perundang-undangan yang lahir paling akhir akan mengesampingkan perundang-undangan yang lahir sebelumnya dengan syarat bahwa yang diperhadapkan adalah dua peraturan perundang-undangan dalam hierarki yang sama.⁷

c. *Asas lex specialis derogat legi generali*

Penggunaan asas ini ditujukan kepada dua peraturan perundang-undangan yang secara hierarkis memiliki kedudukan yang sama. Akan tetapi ruang lingkup materi muatan antara kedua peraturan peundang-undangan itu tidak sama, yaitu yang satu merupakan pengaturan secara khusus dari yang lain.⁸ Sebagai contoh, ketentuan dalam undang-undang A bertentangan dengan ketentuan dalam undang-undang B.

⁶ Abdul Rachmad Budiono, 2005, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bayu Media, Malang, h.105.

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit*, h. 101.

⁸ *Ibid*, h. 99.

Namun undang-undang A mencakup peraturan yang lebih umum, sedangkan undang-undang B merupakan peraturan yang lebih khusus.

Dalam penyelesaiannya, penelitian ini lebih cocok menggunakan Asas *lex specialis derogat legi generali*. Dimana Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan peraturan yang khusus mengatur tentang penerbangan. Sedangkan, ketentuan dalam Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat merupakan ketentuan yang lebih umum, yang berlaku di dalam segala industri. Sehingga menurut Asas *lex specialis derogat legi generali*, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan lah yang akan menjadi acuan pelaksanaan dari segala ketentuan dalam industri penerbangan.

Terdapat pula teori dan asas yang digunakan dalam mendukung penyelesaian masalah yang terjadi yaitu, Teori Penegakan Hukum dan Asas Keterbukaan dan Anti Monopoli yang terdapat pada bunyi Pasal 2 huruf (i) Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan:

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. Manfaat;
- b. Usaha bersamadan kekeluargaan;
- c. Adil dan merata;
- d. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. Kepentingan umum;
- f. Keterpaduan;
- g. Tegaknya hukum;
- h. Kemandirian;
- i. Keterbukaan dan anti monopoli;
- j. Berwawasan lingkungan hidup;
- k. Kedaulatan negara;
- l. Kebangsaan; dan

m. Kenusantaraan.

Menurut penjelasan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan asas keterbukaan dan anti monopoli adalah penyelenggaraan usaha dibidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan dengan tujuan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat seperti yang tertuang dalam Pasal 3 huruf (a) Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, “Mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat.” Asas dan tujuan yang tertera pada Pasal 2 dan Pasal 3 Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut menjadi suatu dasar bagi pelaksanaan dalam persaingan tarif maskapai penerbangan di Indonesia.

1.4.2. Asumsi

Dari uraian-uraian diatas, yang penulis angkat sebagai asumsi dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Adanya konflik norma (*conflict norm*) antara Undang-Undang dengan Undang-Undang Anti Monopoli. Menurut Undang-Undang Penerbangan, “maskapai dengan standar menengah dan minimum merupakan maskapai yang berbasis biaya operasi rendah (*low cost carrier*). Jadi jelaslah keberadaan maskapai berbasis LCC diperbolehkan dalam dunia bisnis penerbangan. Namun, hal ini akan berakibat pada

terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Dimana kita ketahui bahwa jumlah maskapai penerbangan berbasis LCC di Indonesia jumlahnya cukup banyak. Sehingga hal ini dapat bertentangan dengan Pasal 17 ayat (2) huruf c tentang Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yaitu, “Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu”.

2. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) adalah institusi yang berwenang dalam penyelenggaraan kebijakan persaingan tersebut, yang dalam hal ini diatur dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 1999 tentang Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU). Sehingga dalam pelaksanaannya, persaingan tarif maskapai penerbangan di Indonesia dianggap sah-sah saja selama itu tidak melanggar salah asas dan tujuan dari Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Persaingan tarif pada maskapai penerbangan di Indonesia juga harus memperhatikan asas demokrasi ekonomi seperti yang diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang menyebutkan bahwa, “Pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.”

1.5. Tujuan Penelitian

1.5.1. Tujuan Umum

Secara umum, tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah:

- a. Untuk melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, khususnya pada bidang penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa;
- b. Untuk perkembangan ilmu pengetahuan hukum;
- c. Untuk pematangan studi mahasiswa di bidang ilmu hukum.

1.5.2. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus yang ingin dicapai melalui pembahasan dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Memberikan pemahaman mengenai persaingan tarif maskapai penerbangan Indonesia (*Low Cost Carrier*) dilihat dari sudut pandang Undang-Undang Antimonopoli.
2. Memberikan solusi dalam penegakkan hukum persaingan bisnis terhadap tarif maskapai penerbangan.

1.6. Metode Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten.⁹ Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan cara

⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mumadji, 2001, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, h. 1.

menganalisisnya. Disamping itu juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan. Suatu metode merupakan cara kerja atau tata kerja untuk dapat memahami objek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan.

1.6.1. Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengumpulkan dan menganalisis data sekunder. Dalam penelitian hukum normatif biasanya hanya dipergunakan sumber-sumber data sekunder saja yaitu buku-buku, buku harian, peraturan perundang-undangan, keputusan-keputusan pengadilan, teori-teori hukum, dan pendapat para sarjana hukum terkemuka.¹⁰ Penelitian hukum normatif mencakup:¹¹

1. Penelitian terhadap asas-asas hukum
2. Penelitian terhadap sistematika hukum
3. Penelitian terhadap taraf sinkronasi hukum
4. Penelitian sejarah hukum

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, h.25.

¹¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mumadji, *Op.Cit.*, h.7.

5. Penelitian perbandingan hukum

1.6.2. Jenis Pendekatan

Pada umumnya dalam penelitian hukum normatif ada beberapa jenis pendekatan, diantaranya:¹²

1. Pendekatan perundang-undangan
2. Pendekatan analisis konsep hukum
3. Pendekatan perbandingan hukum
4. Pendekatan asas hukum
5. Pendekatan yurisprudensi

Pada penelitian ini, jenis pendekatan yang digunakan adalah 2 jenis pendekatan. Pertama, pendekatan perundang-undangan yaitu pendekatan yang dilakukan dengan berdasarkan atas peraturan perundang-undangan. Kedua, pendekatan asas hukum, yaitu menggunakan asas-asas hukum sebagai dasar pemecahan permasalahan.

1.6.3. Sumber Bahan Hukum

Dalam penelitian hukum normatif, terdapat 3 sumber bahan hukum, yaitu:

- 1) Bahan hukum primer, adalah bahan hukum yang digunakan bersumber dari peraturan perundang-undangan. Pada penulisan ini, bahan hukum primer yang digunakan adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Undang-Undang Penerbangan, Undang-Undang Anti Monopoli, Peraturan Pemerintah

¹² Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati, *Loc. Cit.*

tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Keputusan Presiden No.75 tentang KPPU, Keputusan MenHub tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, dan Keputusan MenHub tentang tarif Angkutan Dalam Negeri.

- 2) Bahan hukum sekunder, diperoleh dari literatur (buku-buku), jurnal, karya tulis, dan artikel yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Dalam penulisan ini, bahan hukum sekunder yang digunakan adalah literatur (buku-buku), jurnal, dan beberapa artikel.
- 3) Bahan hukum tersier, merupakan bahan hukum yang bersifat non hukum yang digunakan untuk menjelaskan baik dari bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Dalam penelitian ini, bahan hukum tersier yang digunakan adalah ensiklopedia.

1.6.4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum pada penelitian normatif yaitu mengkaji, mencatat dengan menggunakan logika-logika hukum terhadap bahan hukum yang terkait.¹³ Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah Teknik studi dokumen merupakan teknik yang lazim dilakukan dalam penelitian hukum normatif. Teknik studi dokumen dilakukan terhadap bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan pokok permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

1.6.5. Teknik Pengolahan dan Analisa

¹³ *Ibid*, h.43.

Dalam penulisan skripsi ini, teknik yang dilakukan adalah secara kualitatif. Teknik kualitatif adalah penelitian mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

Teknik kualitatif memilih pasal-pasal terpenting yang berisi kaidah-kaidah hukum yang relevan dengan persaingan tarif pada maskapai penerbangan Indonesia (*low cost carrier*) ditinjau dari Undang-Undang RI No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, dan membuat sistematika dari pasal-pasal tersebut sehingga akan menghasilkan klasifikasi tertentu sesuai dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

1.6.6. Teknik Penyajian

Sama halnya dengan teknik pengolahan dan analisa, teknik penyajian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu teknik penyajian deskriptif kualitatif. Data yang dianalisis secara kualitatif akan dikemukakan dalam bentuk uraian sistematis pula dengan menjelaskan hubungan antara berbagai jenis data, selanjutnya semua data diseleksi dan diolah kemudian dianalisis secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan dasar hukumnya, juga dapat memberikan solusi terhadap permasalahan yang dimaksud.