

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik yang artinya pihak pengangkut yang mengikatkan atau mendekati diri untuk melakukan kegiatan pengangkutan barang (kargo) dan/atau orang ke tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, pengirim dan penumpang berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan.¹ Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad pengangkutan merupakan salah satu bidang kegiatan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil, yang dikelilingi oleh lautan, dan penyebaran barang kebutuhan dan mobilitas orang dari satu tempat ke tempat lain.² Hukum pengangkutan menegaskan bahwa kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh, dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang terbaik, mengganti kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Sedangkan kewajiban dari penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan oleh masing-masing maskapai yang telah dipilih, menjaga barang-barang agar tidak terjadi kehilangan, melaporkan kepada petugas jenis barang-barang yang dibawa

¹ Kartika Paramita, Memahami Perjanjian Pengangkutan Melalui Darat, Laut, dan Udara, hlm 14 <https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/cl4856/memahami-perjanjian-pengangkutan-melalui-darat--laut--dan-udara/>, diakses 27 April 2021.

² Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara.*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 1.

terutama barang-barang yang masuk dalam kategori berbahaya, menaati peraturan atau ketentuan-ketentuan yang sudah ditetapkan oleh pihak pengangkut (maskapai penerbangan) yang berkenaan dengan pengangkutan. Hak dan kewajiban para pihak tersebut biasanya tertuang dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan. Secara teoritis perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan di mana satu pihak sanggup untuk dengan aman membawa orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya menyanggupi untuk membayar ongkosnya. Ketentuan pengangkutan tersebut juga berlaku dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan mempunyai kewajiban untuk mengangkut penumpang/barang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan sesuai jadwal yang sudah diatur dan sebagai kompensasi dari pelaksanaan kewajiban tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran dari penumpang sebagai ongkos adanya kegiatan pengangkutan. Penyelenggaraan pengangkutan didasarkan pada perjanjian, hal ini antara pengangkut dengan penumpang dan pengirim barang harus memenuhi syarat sah nya perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara. Empat syarat sah nya suatu perjanjian yakni:

1. Kesepakatan kedua belah pihak.
2. Kecakapan.
3. Suatu pokok persoalan tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

Kesepakatan dan kecakapan merupakan syarat subyektif, jika dilanggar menyebabkan dapat dibatalkannya perjanjian, sedangkan suatu pokok persoalan tertentu dan suatu sebab yang halal berhubungan dengan syarat obyektif. Perjanjian tersebut juga berlaku sebagai undang-undang bagi pengangkut dan pengirim barang atau penumpang sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 1338 KUHPerdata ayat (1) yang menyebutkan “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang yang membuatnya”.³ Pengangkutan ini pun juga sama halnya dengan pengangkutan transportasi udara suatu maskapai penerbangan. Dalam Pasal 140 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan diatur kewajiban badan usaha angkutan udara niaga untuk mengangkut penumpang. Dalam penjelasannya kewajiban angkut badan usaha angkutan udara niaga tidak membedakan perlakuan terhadap penggunaan jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan perjanjian angkutan yang disepakati.⁴

Peraturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan. Istilah peraturan hukum (*rule of law*) dalam definisi ini meliputi semua ketentuan:

1. Undang-Undang pengangkutan.
2. Perjanjian pengangkutan.
3. Konvensi internasional tentang pengangkutan, dan

³ Heru P. Sanusi, dkk, 2020, *Hukum Dagang*., Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Jakarta, hlm 179.

⁴ Prof. Dr. H.K Martono, S.H., LLM dan Amad Sudiro, S.H., M.M, 2010, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*., Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 67.

4. Kebiasaan dalam pengangkutan kereta api, darat, perairan, dan penerbangan.

Peraturan hukum tersebut meliputi juga asas hukum, norma hukum, teori hukum, dan praktik hukum pengangkutan. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis (*fundamental norm*) yang menjadi dasar ketentuan-ketentuan pengangkutan yang mengatakan kebenaran, keadilan, dan kepatulan yang diterima oleh semua pihak. Kebenaran, keadilan, dan kepatulan juga menjadi tujuan yang diharapkan oleh pihak-pihak. Asas tersebut dijabarkan dalam bentuk ketentuan-ketentuan (*rules*) yang mengatur pengangkutan niaga.

Pada dasarnya praktek kegiatan transportasi udara niaga sering kali pengangkut tidak memenuhi kewajibannya secara baik dan benar. Seperti adanya pandemi covid-19 yang dimana semua orang harus melakukan kegiatan di rumah saja. Pada akhirnya pemerintah Indonesia resmi melarang mengoperasional seluruh moda transportasi termasuk transportasi udara. Hingga terjadilah pembatalan penerbangan oleh pihak perusahaan maskapai. Pembatalan penerbangan yang di karenakan oleh pandemi covid-19 termasuk dalam keadaan memaksa atau *Force Majeure*. Keadaan memaksa atau *Force Majeure* adalah suatu keadaan yang terjadi setelah dibuatnya perjanjian, yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya, di mana debitur tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung resiko serta tidak dapat menduga pada waktu perjanjian

dibuat.⁵ *Force majeure* biasanya merujuk pada bencana alam (*disaster*) yang mengakibatkan korban dan penderitaan manusia, kerugian harta benda, kerusakan sarana, dan prasarana serta fasilitas umum yang menimbulkan gangguan terhadap tata kehidupan dan masyarakat.⁶ Adapun macam-macam keadaan memaksa, yaitu:⁷

1. Keadaan memaksa yang absolut (*absolut onmogelijkheid*)

Merupakan suatu keadaan dimana debitur sama sekali tidak dapat memenuhi perutangannya kepada kreditur, oleh karena adanya gempa bumi, banjir bandang, dan adanya lahar.⁸

2. Keadaan memaksa yang relatif (*relative onmogelijkheid*)

Merupakan suatu keadaan yang menyebabkan debitur mungkin untuk melaksanakan prestasinya. Pada pelaksanaan prestasi tersebut harus dilakukan dengan memberikan korban yang besar yang tidak seimbang atau menggunakan kekuatan jiwa yang di luar kemampuan manusia atau kemungkinan tertimpa bahaya kerugian yang sangat besar.⁹

⁵ Daryl Jhon Rasuh, 2016, "Hukum Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Menurut Pasal 1244 dan Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Perdata", *Lex Privatum*, Vol. IV/No. 2/Februari/2016, hlm 173

⁶ Fransiska Natalia, 2021, "Perlindungan Konsumen Terhadap Proses Refund Oleh Perusahaan Maskapai Atas Pembatalan Penerbangan Di Masa Pandemi Covid-19", *Lex Jurnalica*, Volume 18 Nomor 2, Agustus, hlm 116

⁷ Subekti, 1987, *Hukum Perjanjian.*, Intermassa, Jakarta, hlm 56.

⁸ Tauratiya, 2020, "*Overmacht: Analisis Yuridis Penundaan Pelaksanaan Prestasi Akibat Pandemi Covid-19*", *MIZANI: Wacana Hukum, Ekonomi, dan Keagamaan*, Volume 7, No. 1, 2020, hlm 4.

⁹ Tauratiya, 2020, "*Overmacht: Analisis Yuridis Penundaan Pelaksanaan Prestasi Akibat Pandemi Covid-19*", *MIZANI: Wacana Hukum, Ekonomi, dan Keagamaan*, Volume 7, No. 1, 2020, hlm 4.

Faktor yang mempengaruhi keadaan memaksa (*Force Majeure*) menurut KUHPerdara ada 3 unsur yang harus dipenuhi untuk keadaan memaksa, yaitu:¹⁰

1. Tidak memenuhi prestasi;
2. Ada sebab yang terletak di luar kesalahan debitur;
3. Faktor penyebab itu tidak dapat di duga sebelumnya dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur.

Pembatalan penerbangan merupakan bagian dari keterlambatan angkutan udara, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjelaskan definisi keterlambatan sebagai berikut: “Terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.”¹¹ Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas dalam Peraturan Menteri No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia. Menurut Pasal 2 Permenhub 89 Tahun 2015, keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri atas:

1. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*).
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*), dan

¹⁰ Daryl Jhon Rasuh, 2016, “Hukum Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Menurut Pasal 1244 dan Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Perdata”, *Lex Privatum*, Vol. IV/No. 2/Febr/2016, hlm 173.

¹¹ Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 1 angka 30.

3. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Sedangkan yang dimaksud dengan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*) adalah tidak beroperasinya suatu penerbangan sesuai rencana penerbangan yang telah ditentukan. Pembatalan penerbangan termasuk kategori 6 keterlambatan penerbangan.¹² Keterlambatan penerbangan dikelompokkan menjadi 6 kategori keterlambatan, yaitu:¹³

1. Kategori 1, keterlambatan 30 menit s/d 60 menit.
2. Kategori 2, keterlambatan 61 menit s/d 120 menit.
3. Kategori 3, keterlambatan 121 menit s/d 180 menit.
4. Kategori 4, keterlambatan 181 menit s/d 240 menit.
5. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit, dan
6. Kategori 6, pembatalan penerbangan.

Dalam hal terjadi keterlambatan (pembatalan) penerbangan, badan usaha angkutan niaga (maskapai) wajib menyampaikan informasi pembatalan penerbangan melalui petugas yang berada di ruang tunggu bandara yang ditunjuk secara khusus untuk menjelaskan atau memberi keterangan kepada penumpang.¹⁴ Informasi tersebut meliputi adanya informasi yang benar dan jelas mengenai pembatalan penerbangan dan kepastian keberangkatan yang disampaikan kepada penumpang secara langsung melalui telepon atau pesan layanan singkat, atau melalui media pengumuman paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan.¹⁵

¹² Permenhub No. 89 Tahun 2015 Pasal 1 angka 7.

¹³ Permenhub No. 89 Tahun 2015 Pasal 3.

¹⁴ Permenhub No. 89 Tahun 2015 Pasal 7 ayat (1) .

¹⁵ Permenhub No. 89 Tahun 2015 Pasal 7 ayat (3) huruf b.

Dengan sangat terpaksa semua orang yang sudah membeli tiket pesawat melalui *E-Commerce* memutuskan untuk membatalkan perjalanan mereka yang sudah direncanakan. Tiket disini merupakan dokumen pengangkutan udara yang terdiri atas tiket penumpang, tiket bagasi, dan surat muatan udara. Tiket penumpang dan tiket bagasi diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tetapi undang-undang ini tidak memuat perincian keterangan isi dokumen. Menurut ketentuan Ordonasi Pengangkutan Udara Indonesia (OPU), tiket penumpang diterbitkan tidak atas nama (*niet op naam*) sebab dalam ketentuan tersebut tidak ada ketentuan mencantumkan nama penumpang. Pasal itu hanya memuat butir-butir berikut:¹⁶

1. Tempat dan tanggal penerbitan.
2. Bandara pemberangkatan dan tujuan.
3. Pendaratan yang direncanakan di tempat antara bandara pemberangkatan dan tujuan mengingat hak pengangkut udara untuk mengajukan syarat bahwa dia bila perlu dapat mengadakan perubahan dalam pendaratan.
4. Nama dan alamat pengangkut udara.
5. Pemberitahuan bahwa pengangkutan udara tunduk pada ketentuan mengenai tanggung jawab yang diatur oleh ordonasi ini atau Perjanjian Warsawa (Pasal 5 ayat (1) OPU Indonesian).

Dalam praktik perjanjian pengangkutan udara, nama penumpang justru harus dicantumkan dalam tiket penumpang. Jadi, tiket penumpang harus

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga.*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 135.

diterbitkan “atas nama” (*on name*). Pencantuman nama penumpang perlu karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan untuk kepastian dalam pengangkutan udara. Berdasarkan praktik perjanjian pengangkutan udara, perincian keterangan isi yang dimuat dalam tiket penumpang dilengkapi lagi dengan keterangan sebagai berikut:¹⁷

1. Nama penumpang.
2. Nomor tiket penumpang.
3. Jenis pesawat udara pengangkut.
4. Nomor penerbangan.
5. Tanggal dan waktu keberangkatan.
6. Waktu melapor dan status OK.
7. Masa berlaku tiket penumpang.
8. Jumlah biaya pengangkutan termasuk premi asuransi.
9. Syarat-syarat perjanjian pengangkutan udara, dan
10. Tanda tangan pengangkut atau orang atas nama pengangkut.

Hubungan maskapai dengan penumpang sudah memiliki perjanjian yang tertulis pada tiket pesawat tersebut. Tiket pesawat sudah menjadi bukti bahwa adanya perjanjian antara pihak maskapai dengan penumpang tentang hak dan kewajiban. Kewajiban penumpang adalah membayar tiket pesawat sesuai dengan harga yang tertera, sementara kewajiban maskapai adalah memberangkatkan penumpang yang telah membeli tiket.¹⁸ Terjadinya pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh perusahaan maskapai

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga.*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 136.

¹⁸ Ni Made Trisna Dewi, 2021, “Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Jika Terjadi Keterlambatan Jadwal Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1999 Tentang Penerbangan”, *Kertha Wicaksana: Sarana Komunikasi Dosen dan Mahasiswa*, Vol-15/No-15/Juli/2021, Kerta Wicaksana, hlm123.

penerbangan dapat menyebabkan kerugian yang sangat besar bagi para konsumen yang sebelumnya sudah membeli tiket.

PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk sebagai salah satu maskapai yang terkena dampak pandemi covid-19, terpaksa harus melakukan pembatalan penerbangan yang sebelumnya sudah memiliki perjanjian pengangkutan terhadap calon penumpang. Penumpang sendiri merasa dirugikan oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk atas keputusan pihak maskapai dalam membatalkan penerbangan yang sudah direncanakan oleh calon penumpang. Maka dari uraian diatas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai *“Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pesawat Garuda Indonesia Yang Mengalami Pembatalan Penerbangan Di Masa Pandemi Covid-19”*.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas, maka penulis telah merumuskan mengenai permasalahan yang akan diteliti yaitu mengenai Bagaimana upaya perlindungan hukum dari PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk terhadap penumpang pesawat terbang yang mengalami pembatalan penerbangan?

C. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah dipaparkan oleh penulis, adapun tujuan penelitian ini disampaikan adalah untuk mengetahui upaya

perlindungan hukum kepada penumpang pesawat terbang yang mengalami pembatalan penerbangan.

D. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan wawasan mengenai perkembangan ilmu pengetahuan secara teoritis berupa pengetahuan di bidang Ilmu Hukum yaitu Perlindungan Hukum.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat serta informasi bagi para masyarakat yang menggunakan jasa moda transportasi udara pesawat untuk mengetahui hak-hak apa saja yang harus didapatkan ketika mengalami kerugian dan meningkatkan pemahaman masyarakat mengenai upaya perlindungan hukum.

E. Keaslian Penelitian

Dari judul penulis yang dibuat yaitu Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Garuda Indoensia Yang Mengalami Pembatalan Penerbangan Di Masa Pandemi Covid-19 sejauh ini belum ditemukan

adanya judul tersebut dari dalam Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Adapun beberapa judul penelitian yang sedikit sama dari luar Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta antara lain:

1. Farahdita Dyatma Shafiradini, 16410342, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta (2020). Judul Skripsi “Tanggung Jawab Xpress Air Terhadap Penumpang Atas Pembatalan Penerbangan”.

Rumusan Masalah antara lain:

- a. Bagaimanakah tanggung jawab badan usaha angkutan udara atas pembatalan tiket secara sepihak dalam hukum positif di Indonesia?
- b. Bagaimanakah akibat hukum yang ditimbulkan terkait tanggung jawab XpressAir atas pembatalan tiket penerbangan menurut Undang-Undang perlindungan konsumen?

Hasil penelitian:

Tanggung jawab berkaitan dengan hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lainnya. Konsekuensi akibat tidak dipenuhinya suatu tanggung jawab tersebut adalah adanya tuntutan. Indonesia telah mempunyai instrumen hukum untuk memberikan perlindungan hukum bagi konsumen atau penumpang angkutan udara, antara lain Undang-Undang

Perlindungan Konsumen dan Permenhub tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan. Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen menerangkan tanggung jawab pelaku usaha terhadap konsumen dalam bidang penerbangan berupa ganti kerugian yang dialami oleh konsumen. Penggantian kerugian tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan sebagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan. Pemberian ganti rugi tersebut dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi. Tanggung Jawab Badan Usaha Angkutan Udara menurut Pasal 9 Permenhub tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan dapat berupa pemberian kompensasi dan ganti rugi berupa pemberian minuman ringan, makanan ringan atau makanan berat, ganti rugi sebesar Rp. 300.000 (tiga ratus ribu rupiah), mencari alternatif penerbangan lain, atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*). Pemberian kompensasi dan ganti rugi tersebut disesuaikan dengan kategori keterlambatan atau sipembatalan tiket.¹⁹

¹⁹ Faridha Dyatma Shafiradini, 2020, Tanggung Jawab Xpress Air Terhadap Penumpang Atas Pembatalan Penerbangan, Skripsi, Universitas Islam Indonesia.

2. Rizki Diah Nasrunisa, 11140480000082, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta (2018). Judul Skripsi “Akibat Hukum Pembatalan Penerbangan Karena *Overseat* Oleh Maskapai Lion Air (Studi Putusan Nomor 471 PK/Pdt/2017)”.

Rumusan Masalah antara lain:

- a. Bagaimana kepatuhan hukum pelaku usaha penyedia jasa angkutan udara terhadap Undang-Undang Perlindungan Konsumen.
- b. Bagaimana tanggung jawab pihak maskapai dalam menyelesaikan masalah.
- c. Bagaimana peran pemerintah terhadap perkara yang sering terjadi pada maskapai Lion Air.
- d. Konsekuensi yuridis dari pembatalan penerbangan angkutan udara oleh Lion Air menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Hasil penelitian:

Narasumber dari perwakilan PT. Lion Mentari Airlines Bapak Rama Ditya Handoko dari divisi hubungan masyarakat. Peneliti mempertanyakan apakah penanganan keterlambatan penerbangan pada maskapai Lion Air sudah sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki oleh Lion Air dan bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai Lion Air

apabila terjadi pembatalan penerbangan karena *overseat* seperti pada kasus yang peneliti buat. Beliau menjelaskan bahwa, “untuk penanganan kepada penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan sudah dilakukan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki perusahaan kami”. Standar Operasional Prosedur (SOP) Lion Air mengacu pada Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut, Peraturan Menteri 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara dalam Negeri dan Peraturan Menteri 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*delay management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia. “Pada setiap sub BAB yang terlampir dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) maskapai Lion Air, sudah jelas mengatur secara keseluruhan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh maskapai kami terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan sesuai dengan hak-hak mereka selaku konsumen sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*delay management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia. Dan

dalam hal ini, implementasi untuk keterlambatan penerbangan menurutnya sampai saat ini dirasa sudah cukup baik, mulai dari kerjasama setiap unit kerja kepada *Airport Utirithy* untuk menghubungi otoritas bandara setempat, *cathering service*, *passanger handling*, hotel dan transportasi lainnya untuk memberitahukan bahwa akan atau telah terjadinya keterlambatan penerbangan pada maskapai kami dan setelah itu berkoordinasi untuk memberikan layanan terbaik untuk calon penumpang kami yang mengalami keterlambatan penerbangan”. Tanggung jawab kepada penumpang pada kasus pembatalan penerbangan karena *overseat* yaitu dengan mengalihkan ke penerbangan lain, dan memberikan akomodasi transportasi dan penginapan. Akan tetapi, ganti rugi yang seharusnya diberikan oleh pihak maskapai sangat berjalan dengan lambat.²⁰

3. Alyssa Alfisahrin Karamoy, 1406200555, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan (2018). Judul Skripsi “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Atas Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat (Analisis Putusan: NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST).

²⁰ Rizki Diah Nasrunisa, 2018, Akibat Hukum Pembatalan Penerbangan Karena *Overseat* Oleh Maskapai Lion Air (Studi Putusan Nomor 471 PK/Pdt/2017), Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Rumusan Masalah antara lain:

- a. Bagaimana pengaturan tentang keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat menurut undang-undang penerbangan dan undang-undang perlindungan konsumen?
- b. Bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat?
- c. Apakah putusan hakim NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdara, undang-undang penerbangan, dan undang-undang perlindungan konsumen?

Hasil Penelitian:

Pengaturan pembatalan keberangkatan diatur dalam Pasal 147 ayat (1) dan Pasal 149 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 9 sampai dengan Pasal 10 Peraturan Menteri No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dalam Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen hanya mengatur hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, dan ganti rugi. Bentuk tanggung jawab pihak maskapai penerbangan yang membatalkan penerbangan wajib memberi kompensasi dan ganti rugi materiil kepada penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dan

11 Permenhub No. 77 Tahun 2011 yaitu mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan, dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan. Analisis putusan hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan penggugat yang dimana gugatan tersebut adalah gugatan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh PT. Lion Air terhadap penggugat yang menyebabkan kerugian materil oleh pihak penggugat. Menurut undang-undang penerbangan, hakim dalam putusannya mengabulkan gugatan penggugat sebagian yang gugatannya kerugian materil yang diderita oleh pengggugat sebesar Rp. 23.528.000. Dalam putusannya hakim menghukum Tergugat I sesuai dengan pasal perlindungan konsumen yaitu Pasal 2 Jo. Pasal 3 huruf c, d dan f Jo. Pasal 4 huruf a, c, d, e dan h Jo. Pasal 7 huruf b, d, f, dan g Jo. Pasal 8 ayat (1). Dalam undang-undang perlindungan konsumen hanya mengatur ganti kerugian materil yang terdapat dalam Pasal 19.²¹

Perbedaan:

Perbedaan antara skripsi 1, 2, dan 3 sama-sama membahas tentang keterlambatan atau pembatalan penerbangan. Skripsi 1 lebih mengulas tentang bagaimana tanggung jawab badan usaha

²¹ Alyssa Alfisahrin Karamoy, 2018, Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Atas Keterlambatan Jadwal Keberangkatan Pesawat (Analisis Putusan: NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST), Skripsi, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan.

angkutan udara atas pembatalan tiket secara sepihak dalam hukum positif Indonesia dan akibat hukum apakah yang ditimbulkan terkait tanggung jawab ExpressAir atas pembatalan tiket penerbangan menurut UU Perlindungan Konsumen. Skripsi 2 mengulas tentang bagaimana tanggung jawab ppihak maskapai penerbangan dalam menyelesaikan masalah, lalu bagaimana peran pemerintah dalam perkara ini, lalu konsekuensi yuridis dari pembatalan penerbangan angkutan udara oleh Lion Air menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Skripsi 3 mengulas tentang bagaimana pengaturan tentang keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat menurut undang-undang penerbangan dan undang-undang perlindungan konsumen, lalu bagaimana maskapai penerbangan terhadap penumpang atas keterlambatan jadwal keberangkatan pesawat, dan apakah putusan hakim NO. 42/PDT.G/2012/PN.JKT.PST. sudah sesuai dengan ketentuan mengenai pengangkutan maupun ganti rugi menurut KUHPerdara, undang-undang penerbangan, dan undang-undang perlindungan konsumen. Penelitian yang penulis lakukan lebih menitik beratkan pada bagaimana upaya perlindungan hukum terhadap penumpang pesawat terbang yang mengalami pembatalan penerbangan oleh perusahaan maskapai di masa pandemi covid-19.

F. Batasan Konsep

Dalam penelitian ini, penulis akan memberikan batasan ruang lingkup dalam penulisan ini dengan batasan pada pengertian dan istilah dibawah ini:

1. Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.

2. Pembatalan Penerbangan

Pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*) adalah tidak beroperasinya suatu penerbangan sesuai rencana penerbangan yang telah ditentukan.

3. Maskapai Penerbangan

Perusahaan penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule service/regular flight*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*).²²

4. Pandemi Covid-19

Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) adalah penyakit menular yang disebabkan oleh *Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2*

²² R. S. Damardjati, 2001, *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata.*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm 6.

(SARS-CoV-2). SARS-CoV-2 merupakan corona virus jenis baru yang belum pernah diidentifikasi sebelumnya pada manusia.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum yang dipakai adalah penelitian hukum normatif. Penelitian normatif adalah penelitian hukum kepustakaan, yaitu penelitian terhadap data primer di mana yang dikaji adalah aturan-aturan yang tertulis dalam undang-undang, norma, ataupun kaidah hukum lainnya.²³

2. Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan Data Sekunder yang terdiri atas:

- a. Bahan hukum primer adalah dokumen yang memiliki daya mengikat bagi subyek hukum. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undang yang terdiri atas:
 - 1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.
 - 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
 - 4) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
 - 5) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2004 Tentang Penghapusan Kekerasan Dalam Rumah Tangga.

²³ Widya Nukilan, 2005, *Metode Penelitian Hukum.*, Tim Pengajar, Jakarta, hlm 9.

- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan No. 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Penyerbaran *Corona Virus Disease (Covid-19)*.
- 10) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.
- 11) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan Dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan.
- 12) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara.
- 13) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen hukum yang tidak memiliki daya mengikat bagi subyek hukum, terdiri atas:

- 1) Pendapat hukum yang diperoleh dari buku, jurnal, laporan hasil penelitian, surat kabar, majalah ilmiah.

- 2) Risalah, naskah otentik, data statistik dari instansi/Lembaga resmi.
- 3) Kamus hukum dan kamus non hukum
- 4) Pendapat narasumber

3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan metode yang digunakan untuk mendapatkan data yang diteliti oleh penulis. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah:

a. Studi Kepustakaan

Dalam tahap studi kepustakaan pengumpulan data dilakukan dengan cara mempelajari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti peraturan perundang-undangan, buku-buku, artikel maupun jurnal hasil penelitian, internet, media massa, media elektronik, serta dokumen-dokumen yang terkait dengan pokok permasalahan.

b. Wawancara dengan pegawai atau staff Garuda Indonesia untuk memperoleh data sekunder.

4. Narasumber

Narasumber adalah seseorang yang karena jabatannya, profesi ataupun keahliannya memberikan jawaban atas pertanyaan peneliti untuk memberikan informasi tambahan. Adapun narasumber dalam penelitian ini adalah Ibu Melani Fajarwati selaku Manager Litigation PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

5. Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah metode analisis kualitatif. Metode analisis kualitatif adalah metode yang digunakan untuk memperoleh data berupa pendapat, keterangan, atau penjelasan dari responden secara tertulis maupun secara lisan. Dalam menarik kesimpulan dilakukan dengan menggunakan metode berpikir induktif yaitu penarikan kesimpulan dari hal-hal yang umum menjadi hal-hal yang khusus.

