

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG PESAWAT KOMERSIL
YANG DIBATALKAN AKIBAT PANDEMI *COVID-19*
(STUDI PADA MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA)**

(Skripsi)

Oleh

**M. YOGA KURNIAWAN
NPM 1612011255**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

ABSTRAK

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG PESAWAT KOMERSIL YANG DIBATALKAN AKIBAT PANDEMI *COVID-19* (Studi pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia)

Oleh

M. Yoga kurniawan

Covid-19 adalah jenis virus varian baru yang muncul pada Desember 2019 di Wuhan, China dan menyebar menyerang seluruh belahan dunia dan mengakibatkan beberapa sektor yang harusnya berjalan sebagaimana biasanya menjadi terhambat atau bahkan berhenti total. Salah satunya adalah sektor penerbangan. Akibat dari dampak pandemi *Covid-19* ini, banyak penerbangan yang dibatalkan secara sepihak oleh maskapai penerbangan akibat dari peraturan pemerintah. Pemerintah dan perusahaan maskapai penerbangan berupaya untuk menangani dan meminimalisir kerugian baik untuk pemerintahan, perusahaan penerbangan, dan juga perlindungan hukum bagi konsumen yang terkena dampak pandemi *Covid-19* ini. Dalam penelitian ini, rumusan masalah yang dikaji adalah, bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi konsumen yang dibatalkan sepihak penerbangannya dan bagaimanakah tanggung jawab maskapai penerbangan yang dibatalkan penerbangannya akibat keadaan pandemi *Covid-19*.

Penelitian ini menggunakan metode *normative emipiris*. Tipe penelitian ini adalah penelitian *deskriptif*. Pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada petinggi Garuda Indonesia dan studi Pustaka dan data dianalisis dengan metode kualitatif.

Hasil penelitian dan wawancara kepada Bapak Tosan Anda Andika (*General Manager* PT. Garuda Indonesia Tbk) sebagai perwakilan pihak maskapai Garuda Indonesia menunjukkan bahwa bentuk perlindungan hukum bagi konsumen yang dibatalkan penerbangannya akibat pandemi *Covid-19* yaitu berupa kontrak perjanjian yang dilakukan sebelum pemberangkatan dalam bentuk pemberian hak konsumen yang tertuang dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen. Tanggung jawab pihak maskapai kepada konsumen yang dibatalkan tiket keberangkatannya berdasarkan UUPK berhak untuk mendapat ganti rugi berupa pengembalian dana dan ganti rugi berupa voucher sesuai kebijakan yang berlaku pada masing-masing maskapai penerbangan.

Kata Kunci: Perlindungan Konsumen, *force majeure*, Garuda Indonesia

ABSTRACT

LEGAL PROTECTION FOR COMMERCIAL AIRCRAFT PASSENGER CANCELED DUE TO THE COVID-19 PANDEMIC (Study on Garuda Indonesia Airlines)

By

M. Yoga Kurniawan

Covid-19 is a new variant of the virus that emerged in December 2019 in Wuhan, China and spread to attack all parts of the world and resulted in several sectors that should be running as usual to be hampered or even stopped completely. One of them is the aviation sector. As a result of the impact of the COVID-19 pandemic, many flights were canceled unilaterally by airlines due to government regulations. The government and airline companies are trying to handle and minimize losses for the government, airlines, as well as legal protection for consumers affected by the COVID-19 pandemic. In this study, the formulation of the problem studied is, what is the form of legal protection for consumers whose flights are canceled unilaterally and what is the responsibility of airlines whose flights are canceled due to the COVID-19 pandemic.

This research uses the normative empiric method. This type of research is descriptive research. Data was collected by conducting interviews with Garuda Indonesia officials and library studies and the data were analyzed using qualitative methods.

The results and interview with Mr. Tosan Anda Andika (General Manager of PT. Garuda Indonesia Tbk) as a representative of the airline Garuda Indonesia showed that the form of legal protection for consumers whose flights were canceled due to the Covid-19 pandemic was in the form of contract agreements made before departure in the form of granting consumer rights as stated in Article 4 and Article 5 of Law Number 8 of 1999 concerning Consumer Protection. The responsibility of the airline to consumers whose departure tickets are canceled based on the UUPK is entitled to compensation in the form of refunds and compensation in the form of vouchers according to the policies applicable to each airline.

Keywords: *Consumer Protection, force majeure, Garuda Indonesia*

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG PESAWAT KOMERSIL
YANG DIBATALKAN AKIBAT PANDEMI *COVID-19*
(Studi pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia)**

Oleh

M. Yoga kurniawan

Skripsi

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

Judul : **PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG
PESAWAT KOMERSIL YANG DIBATALKAN
AKIBAT PANDEMI COVID-19
(Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda
Indonesia)**

Nama Mahasiswa : **M. Yoga Kurniawan**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1612011255**

Bagian : **Hukum Keperdataan**

Fakultas : **Hukum**



Selvia Oktaviana, S.H., M.H.
NIP. 198010142006042001

Dewi Septiana, S.H., M.H.
NIP. 19800912005012003

2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan

Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 196012281989031001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Selvia Oktaviana, S.H., M.H.

Sekretaris/Anggota : Dewi Septiana, S.H., M.H.

**Penguji
Bukan Pembimbing : Depri Liber Sonata, S.H., M.Hum.**

2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 9 Febuari 2023

Two handwritten signatures in black ink, one above the other, positioned to the right of the main text and the stamp.

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Yoga Kurniawan

NPM : 1612011255

Bagian : Hukum Keperdataan

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "**Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Komersil yang Dibatalkan Akibat Pandemi Covid-19 (Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia)**", benar-benar hasil karya sendiri dan bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung,

2023



M. Yoga Kurniawan
NPM. 1612011255

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Muhammad Yoga Kurniawan, dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 18 September 1997. Penulis merupakan anak kedua dari tiga bersaudara, pasangan Bapak Yudi Pristiwanto dan Ibu Nursilam.

Penulis menyelesaikan pendidikan di SD Negeri 02 Perumnas Way Kandis Pada Tahun 2009, Pada tahun 2009 penulis melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 29 Bandar Lampung, Selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas SMA Negeri 10 Bandar Lampung pada tahun 2012. Penulis diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung pada tahun 2016 melalui jalur SBMPTN. Penulis telah mengikuti kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Periode II tahun 2019 selama 40 hari di Desa Belimbing Sari Kecamatan Jabung Kabupaten Lampung Timur. Penulis menyelesaikan skripsi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

MOTTO

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا

“Maka sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan.”

(QS Surah Asy-Syarh ayat 5)

“Happiness depends upon ourselves.”

(Aristotle)

PERSEMBAHAN



Puji syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan kekuatan, kesehatan, rezeki, serta kesabaran dan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi sumber inspirasi dalam segala tindakan dan langkah hidupku, sehingga penulis dapat belajar dan bekerja keras untuk menyelesaikan skripsi ini. Dengan segala kerendahan hati, saya persembahkan skripsi ini kepada:

Ayah tercinta Yudi Pristiwanto, S.H.. dan Mama tersayang Nursilam, S.P.

Orang tua yang selama ini telah mendidik dengan penuh kasih sayang, melindungiku dan merawatku dengan setulus hati serta memberiku motivasi dan do'a luar biasa untuk menjadi anak yang dapat mewujudkan impian dan membanggakan orang tua dalam kondisi sesulit apapun.

SANWACANA

Dengan mengucapkan Alhamdulillahirobbil'alamin, Segala puji bagi Allah SubhanahuwaTa'ala, Rabb semesta alam, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Shalawat serta salam senantiasa terlimpahkan kepada Baginda Rasulullah Muhammad, Sallallahu'alaihiwasallah, keluarga, sahabat, dan seluruh pengikutnya yang senantiasa mengikuti jalan petunjuk-Nya. Aamiin. Hanya dengan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Komersil yang Dibatalkan Akibat Pandemi Covid-19 (Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia)”**, yang diajukan untuk memenuhi syarat mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis telah mendapatkan banyak bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak yang sangat berharga bagi penulis dalam penyelesaian skripsi ini, untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Dr. M. Fakhri, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
2. Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
3. Dewi Septiana, S.H., M.H., selaku Sekretaris Ketua Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung. Sekaligus selaku Dosen

Pembimbing II, terima kasih atas waktu yang telah diluangkan, bimbingan, saran, masukan, dan bantuan yang sangat berarti sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik

4. Selvia Oktaviana, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I, terima kasih atas waktu yang telah diluangkan, bimbingan, saran, masukan, dan bantuan yang sangat berarti sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Depri Liber Sonata, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas I terimakasih atas waktu, kritik, dan saran dalam seminar I dan II guna kesempurnaan skripsi ini. Sekaligus selaku Pembimbing Akademik yang telah membantu dan membimbing penulis dalam perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Lampung.
6. Dianne Eka Rusmawati, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembahas II terimakasih atas waktu, kritik, dan saran dalam seminar I dan II guna kesempurnaan skripsi ini.
7. Seluruh dosen dan karyawan yang bertugas di Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya Dosen Bagian Hukum Keperdataan yang selama ini telah memberikan ilmu dan pengalaman yang sangat bermanfaat bagi saya.
8. Bapak Tosan Anda Andika (Genera Manager PT. Garuda Indonesia Tbk), terimakasih atas ketersediaannya untuk menjadi narasumber penelitian penulis.
9. Kedua orang tua penulis Yudi Pristiwanto, S.H., dan Nursilam S.P., berkat segala cinta, didikan, doa, dan dukungannya yang membentuk penuliss agar menjadi pribadi yang baik dan membanggakan.
10. Kakak dan adik-adikku tersayang Adhitya Pratama Saputra, Syahrul Ramadhan, terima kasih atas doa, kesabaran, dan dukungannya. Serta seluruh

keluarga besarku, terima kasih atas dukungan dan doa yang telah diberikan selama ini.

11. Nabila Meutia putri, Terima kasih telah menemani duka senang perjalanan selama berada di Universitas ini
12. Sahabat-sahabatku Aldo Vedika, Rakha Vardian, Ivan Azmi, Billy Ray, Denis willyatama, Achmad Jamaludin, Rizky Wiliyan Tomy, Tegar Niko Ananda, Febi JF Ilham, Muhammad Sacca Nezer, Fajar Dwi Cahya, Ahmad Nuril Ihsan, terima kasih telah bersedia meluangkan waktunya untuk selalu menemani, berbagi cerita, memberikan semangat, motivasi, inspirasi dan juga canda tawanya selama ini, semua akan menjadi kenangan manis yang takkan pernah bisa dilupakan dan akan menjadi cerita dari perjalanan hidup penulis.
13. Teman-teman seperjuanganku Kukuh Fachrul, Yuda Praboowo, Ahmad catur Adianto, dan teman lainnya yang tidak dapat saya sebutkan satu-satu namanya. terima kasih untuk kebersamaan, dukungan, motivasi, dan canda tawa yang telah kalian berikan kepada penulis, semoga kelak kita semua menjadi pribadi yang sukses.
14. Teman-teman penulis di kampus Eka Wahyudin, Ikhsan F, Achmad Syahputra, Dwiki Priambodo, Rifni Irma Safitri, Frilla Chrystabel, Indi Witria, dan teman lainnya yang tidak dapat saya sebutkan satu-satu namanya. terima kasih telah menjadi teman yang baik untuk penulis dari awal perkuliahan sampai saat ini.

Semoga Allah SWT membalas jasa dan kebaikan yang telah diberikan kepada saya. Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini karena keterbatasan dan pengetahuan yang penulis miliki, maka dari itu kritik,

saran, dan masukan yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Bandar Lampung,
Penulis

2023

M.Yoga Kurniawan

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
HALAMAN JUDUL DALEM	iii
PERNYATAAN	vi
RIWAYAT HIDUP	vii
MOTTO	viii
PERSEMBAHAN	ix
SANWACANA	x
DAFTAR ISI	xiv
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Ruang Lingkup.....	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Kegunaan Penelitian	5
1. Kegunaan Teoritis	5
2. Kegunaan Praktis.....	5
II. TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Tinjauan Tentang Perlindungan Hukum	6
1. Pengertian Perlindungan Hukum	6
2. Unsur-Unsur Perlindungan Hukum.....	6
3. Prinsip-Prinsip Perlindungan Hukum.....	7
4. Teori Perlindungan Hukum.....	8
B. Transportasi Umum	9
1. Pengertian Transportasi Umum.....	9
2. Jenis Transportasi Umum.....	10
C. Tentang Pengangkutan.....	11
1. Pengertian Pengangkutan	11
2. Dasar Hukum Pengangkutan.....	13
3. Jenis-Jenis Pengangkutan.....	14
D. Pengangkutan Udara	15
E. Maskapai Penerbangan	16
1. Maskapai Penerbangan Nasional	17
2. Maskapai Penerbangan Kargo.....	17
F. Force Majeure	17
1. Teori <i>Force majeure</i>	17

2. Pengertian <i>Force Majeure</i>	19
3. Dasar Hukum <i>Force Majeure</i>	20
4. Sebab Akibat <i>Force Majeure</i>	21
G. Profil Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia.....	23
1. Garuda Indonesia, Penerbangan Komersial Pertama Indonesia.....	23
2. Garuda Indonesia Masa Kini.....	24
H. Kerangka Pikir	26
III. METODE PENELITIAN	28
A. Jenis Penelitian.....	28
B. Tipe Penelitian	29
C. Pendekatan Masalah.....	29
E. Sumber Data Dan Jenis Data	30
F. Metode Pengumpulan Data dan Metode Pengolahan Data.....	31
1. Metode Pengumpulan Data	31
2. Metode Pengolahan Data	31
G. Analisis Data.....	32
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Komersil Yang DiBatalan Sepihak Akibat Pandemi <i>COVID-19</i>	33
B. Bentuk Tanggung Jawab Maskapai Garuda Indonesia Terhadap Pembatalan Tiket Akibat <i>COVID-19</i>	41
V. PENUTUP.....	47
A. Kesimpulan	47
B. Saran	48

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia satu-satunya negara di Asia yang membangun kedirgantaraannya sedari awal, sejak zaman kemerdekaan. pada mulanya penerbangan digunakan untuk mengangkut pos dan dilakukan oleh dinas penerbangan militer. Dalam jejak riwayat penerbangan Indonesia (juga dunia) dikenal adanya dua jenis penerbangan, yakni militer dan sipil (komersial). Keduanya memiliki akar sejarah yang saling bersinggungan, baik secara kronologi waktu maupun sebab kemunculannya.¹

Penerbangan komersil di Indonesia dimulai sejak dekade ketiga abad 20. Hal ini ditandai dengan berdirinya KNILM (Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij) pada tahun 1928, sebuah perusahaan maskapai penerbangan komersil di Hindia Belanda. Adapun kata “komersil” menunjukkan kata sifat yang berarti diperdagangkan atau diniagakan. Mengkomersilkan berarti menjadikan sesuatu sebagai barang untuk dijual. Kata “komersial” yang mendapat imbuhan “isasi” berarti menunjukkan suatu proses. Dari sini bisa disimpulkan bahwa yang dimaksud penerbangan komersil adalah jenis penerbangan yang diperuntukkan untuk publik (masyarakat sipil) dalam bermobilitas sehari-hari dari tempat satu ke tempat lainnya. Arti dari penerbangan komersil juga merujuk pada jenis transportasi komunal bukan personal. mersil juga merujuk pada jenis transportasi komunal bukan personal.

Pada tahun 1950 pemerintah Indonesia mendirikan Garuda Indonesia *Airways* (GIA), sebuah perusahaan penerbangan nasional pertama di masa kemerdekaan.

¹ Sugeng Priyadi, “Sejarah Pesawat Terbang.” Bahan Kuliah, Universitas Pendidikan Indonesia, 2018

GIA adalah perusahaan penerbangan yang secara prosedural merupakan hasil nasionalisasi sebagian aset KNILM melalui diplomasi dengan perusahaan induk Belanda (KLM) pada tahun 1954. Tahun 1950-an, penerbangan di Indonesia masih didominasi penerbangan asing seperti *British Overseas Airways Corporation (BOAC)* dari Inggris, *Quantas* dari Australia, *Air India International* dari India, *Scandinavia Airlines System (SAS)*, *Transport Airlines Intercontinentaux (TAI)* dari Perancis, *Malayan Airways* dari Malaya dan *Union of Burma Airways (UBA)* dari Birma. GIA mulai menunjukkan eksistensinya sejak akhir 1950-an setelah pemerintah Indonesia mengesahkan UU Nasionalisasi Tahun 1958. Melalui undang-undang ini, pemerintah memberi dukungan penuh pada GIA dalam bentuk bantuan modal pembelian beberapa pesawat komersil. Hasilnya, hingga saat ini GIA menjadi maskapai penerbangan paling prestisius di Indonesia.²

Pada era modern saat ini, naik pesawat terbang sudah menjadi hal yang biasa, apalagi bagi para elit yang tinggal di kota-kota besar dengan gaya hidup modern dan mobilitas tinggi. Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam maskapai penerbangan sehingga sebuah pesawat bisa mengudara dan mendarat dengan sempurna, tanpa celaka. Dalam sebuah perusahaan tentunya terdapat struktur organisasi demi berjalannya roda perusahaan. Selayaknya dalam Garuda Indonesia, terdiri banyak pihak-pihak yang membantu dalam terlaksananya penerbangan yang aman. Pihak-pihak yang terlibat tersebut meliputi Pilot/Kopilot, *Flight Attendant* (Pramugari/Pramugara), *Flight Operation Officer (FOO)*, *Marshaller*, *Air Traffic Controller (ATC)*, *Aircraft Maintenance Engineer (AME)*, *Ground Staff*, *Aviation Security (AVSEC)*, dan Penumpang Penerbangan.

Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi

² Dadan Adi Kurniawan, "Melihat Angkasa Indonesia: Komersialisasi Kawasan Pangkalan Udara Adi Soemarmo Tahun 1974-2011". Tesis. Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah mada, 2016, hlm. 33

semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien. Maka dari itu pengangkutan perniagaan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan ada pula peraturan yang mengatur tentang perlindungan hak konsumen penerbangan dalam Undang-Undang No. 8 tahun 1999.

Semakin mudahnya akses perjalanan baik darat, laut dan udara, terdapat banyak kendala yang menghambat operasional transportasi termasuk transportasi udara. Salah satunya adalah pandemi *Covid-19* yang terjadi pada awal tahun 2020 hingga saat ini di seluruh dunia. *Coronavirus* bermula pada laporan pertama wabah *Covid-19* yang berasal dari sekelompok kasus pneumonia manusia di Kota Wuhan, China, sejak akhir Desember 2019 dan masuk ke Indonesia pada 2 maret 2020 lalu menyebar sangat luas yang mengakibatkan beberapa sektor kehidupan terdampak dan mengalami kesulitan. Salah satunya sektor transportasi penerbangan udara.

Operasional moda transportasi semakin ketat persyaratan dan pengawasannya baik dari sisi penumpang maupun operator untuk menjalankan protokol kesehatan dalam upaya mengurangi penyebaran *Covid-19*. Upaya mitigasi perlu dilakukan untuk tetap menjaga kelangsungan bisnis dan operasi transportasi udara yang padat modal dan berperan menghubungkan wilayah di Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Sebagai salah satu bentuk pencegahan *Covid-19*, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) resmi mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) soal larangan mudik 2020. Aturan tersebut tertuang dalam Permenhub Nomor 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Musim Mudik Idul Fitri 1441 H dalam rangka pencegahan penyebaran *Coronavirus*. Kemungkinan-kemungkinan bagi konsumen yang telah membeli tiket di batalkan ke berangkatannya.

Dilihat dari teori keadilan yang mencerminkan prinsip keadilan, yang termasuk dalam dua prinsip yaitu (*the equal principle*) setiap orang mempunyai hak yang sama atas kebebasan dasar sebesar mungkin yang setara dengan kebebasan bagi orang lain dan (*the different principle*) ketidaksamaan sosial dan ekonomi harus diatur sedemikian rupa sehingga ketidaksamaan tersebut.³ Tidak dipungkiri pembatalan itu dapat terjadi, tapi bagaimana apabila pembatalan itu terjadi dikarenakan pandemi yang melanda seluruh dunia. Dalam pembatalan tiket akibat pandemi ini perusahaan angkutan udara akan dianggap tidak memenuhi kewajibannya sebagai penyedia layanan, karena tidak terlaksananya perjanjian antara perusahaan angkutan udara dengan penumpang, yang dimana perjanjian tersebut timbul sejak dibelinya tiket angkutan udara oleh penumpang. Berdasarkan hal tersebut maka penulis tertarik melakukan penelitian tentang **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG PESAWAT KOMERSIL YANG DIBATALKAN AKIBAT PANDEMI COVID-19 (STUDI PADA MASKAPAI PENERBANGAN GARUDA INDONESIA)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang akibat pembatalan penerbangan dikarenakan pandemi *Covid-19* ?
2. Bagaimanakah tanggung jawab perusahaan penyedia layanan angkutan udara dalam pembatalan tiket penerbangan akibat *force majeure* pandemi *Covid-19*?

C. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup bidang ilmu dan lingkup kajian. Lingkup bidang ilmu dalam penelitian ini adalah hukum keperdataan, khususnya yang berkenaan dengan Hukum Perlindungan Konsumen. Ruang lingkup pembahasan dalam penelitian ini yaitu, Perlindungan Hukum Bagi Penumpang

³ Made Udiana, 2016, Kedudukan dan Kewenangan Pengadilan Hubungan Industrial, Udayana University Press, Denpasar, hlm.2

Pesawat Komersil Yang Dibatalkan Akibat Pandemi *Covid-19* (Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia).

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui dan menganalisis bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang akibat pembatalan penerbangan dikarenakan pandemi *Covid-19*.
2. Mengetahui dan menganalisis bagaimanakah tanggung jawab perusahaan penyedia layanan angkutan udara dalam pembatalan tiket penerbangan akibat pandemi *Covid-19*.

E. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat menunjang pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum keperdataan yang berkenaan dengan Hukum Perlindungan Hukum, khususnya di bidang Penerbangan.

2. Kegunaan Praktis

Selain kegunaan teoritis, penelitian ini memberikan kegunaan praktis pada penelitian ini sebagai berikut:

- a. Upaya pengembangan kemampuan dan pengetahuan hukum bagi penulis khususnya mengenai perlindungan hukum bagi penumpang pesawat komersil yang dibatalkan akibat pandemi *Covid-19*.
- b. Memperoleh data informasi secara lebih jelas dan lengkap sebagai bahan untuk menyusun penulisan hukum guna melengkapi persyaratan dalam mencapai gelar kesarjanaan di bidang Ilmu Hukum Universitas Lampung, khususnya bagian Hukum Keperdataan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Perlindungan Hukum

1. Pengertian Perlindungan Hukum

Pengertian perlindungan hukum bagi rakyat Indonesia berkaitan dalam kepustakaan Belanda berbunyi "*rechtsbescherming van de Burgers tegen de overhead*" dan dalam kepustakaan bahasa Inggris adalah "*Legal protection of the individual in relation to acts of administrative authorities*". Satjipto Raharjo mendefinisikan perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat dengan tujuan agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum. Di sisi lain, Simanjuntak dalam artikelnya yang berjudul Tinjauan Umum tentang Perlindungan Hukum dan Kontrak Franchise (2011), mengartikan perlindungan hukum sebagai segala upaya pemerintah untuk menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada warganya agar hak-haknya sebagai seorang warga negara tidak dilanggar, dan bagi yang melanggarnya akan dapat dikenakan sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

2. Unsur-Unsur Perlindungan Hukum

Pengertian perlindungan hukum tersebut, apabila diperhatikan mengandung unsur-unsur dari sebuah perlindungan hukum, yaitu sebagai berikut⁴ :

- a. Adanya perlindungan dari pemerintah terhadap warganya
- b. Jaminan kepastian hukum
- c. Berkaitan dengan hak-hak warganegara

⁴ Pendapat Andi Hamzah Dan Simanjuntak Soal Perlindungan Hukum, Merdeka.com, 24 April 2016, <https://www.merdeka.com/pendidikan/inipendapat-andi-hamzah-dan-simanjuntak-soal-perlindungan-hukum.html> yang diakses pada Selasa, 11 Mei 2021, pukul 19.25 WIB.

d. Adanya sanksi hukuman bagi pihak yang melanggarnya.

3. Prinsip-Prinsip Perlindungan Hukum

Prinsip perlindungan bagi rakyat terhadap tindak pemerintahan bertumpu dan bersumber dari konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia karena menurut sejarahnya di Barat, lahirnya konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia diarahkan oada pembatasan dan peletakan kewajiban pada masyarakat terhadap pemerintahannya.

Dalam merumuskan prinsip-prinsip perlindungan hukum bagi rakyat (di Indonesia), landasan pijak kita adalah Pancasila sebagai dasar Ideologi dan dasar falsafah negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi rakyat di Barat bersumber pada konsep-konsep pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia dan konsep-konsep *rechtsstaat* dan "*the rule of law*". Konsep pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia memberikan isinya dan konsep "*rechtsstaat* dan "*the rule of law*" menciptakan sarananya, dengan demikian pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia akan subur dalam wadah "*rechtsstaat*" atau "*the rule of law*", sebaliknya akan gersang didalam negara-negara diktator atau totaliter.⁵

Dengan menggunakan konsepsi Barat sebagai kerangka pikir dengan landasan pijak pada Pancasila, prinsip pelindungan hukum bagi rakyat (di Indonesia) adalah prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila dan prinsip negara hukum yang berdasarkan Pancasila. Pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia dikatakan bersumber pada Pancasila, karena pengakuan dan perlindungan terhadapnya secara instrinsik melekat pada Pancasila dan seyogianya memberi warna dan corak serta isi negara hukum

⁵ Ibid.

yang berdasarkan Pancasila. Negara hukum yang berdasarkan Pancasila pada Pancasila saya namakan “NEGARA HUKUM PANCASILA”.

Dalam prinsip-prinsip perlindungan hukum bagi rakyat yang berdasarkan Pancasila dibedakan menjadi dua antara lain sebagai berikut :

a) Prinsip Pengakuan dan Perlindungan terhadap Hak-Hak Asasi Manusia

Prinsip perlindungan hukum bagi rakyat terhadap tindak pemerintahan yang bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban pada masyarakat dan pemerintah. Dengan demikian dalam usaha merumuskan prinsip-prinsip perlindungan hukum bagi rakyat berdasarkan Pancasila, diawali dengan uraian tentang konsep dan deklarasi tentang hak-hak asasi manusia.

b) Prinsip Negara Hukum

Prinsip kedua yang melandasi perlindungan hukum bagi rakyat terhadap tindak pemerintahan adalah prinsip negara hukum. Dikaitkan dengan prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dikatakan sebagai tujuan daripada negara hukum.

4. Teori Perlindungan Hukum

Uraian Teori Perlindungan Hukum Menurut Fitzgerald sebagaimana dikutip Satjipto Raharjo awal mula dari munculnya teori perlindungan hukum ini bersumber dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), dan Zeno (pendiri aliran Stoic). Menurut aliran hukum alam menyebutkan bahwa hukum itu bersumber dari Tuhan yang bersifat universal dan abadi, serta antara hukum dan moral tidak boleh dipisahkan. Para penganut aliran ini memandang bahwa hukum dan moral adalah cerminan dan aturan secara internal dan eksternal dari kehidupan manusia yang diwujudkan melalui hukum dan

moral.⁶ Fitzgerald menjelaskan teori perlindungan hukum Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.

B. Transportasi Umum

1. Pengertian Transportasi Umum

Transportasi umum atau transportasi publik adalah seluruh alat transportasi saat penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraan sendiri. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta api dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain. Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yaitu manfaat ekonomi, social dan politik.⁷

Konsep pengangkutan meliputi tiga aspek, yaitu :

- a. Transportasi sebagai usaha (business);
- b. Transportasi sebagai perjanjian (agreement); dan

⁶ Satjipto Raharjo, "Ilmu Hukum", Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000, hlm 53

⁷ Abdulkadir Muhammad, "Hukum Pengangkutan Niaga", Citra Aditya Bakri, Bandung, 2013, hlm 14

c. Transportasi sebagai proses penerapan (applying process)

2. Jenis Transportasi Umum

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau moda atau jenisnya (modes of transportation) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta dari sudut alat angkutannya secara rinci klarifikasi transportasi sebagai berikut :⁸

a. Dari segi barang yang diangkut, transportasi meliputi :

- 1) Transportasi penumpang (passanger)
- 2) Transportasi barang (goods)
- 3) Transportasi Pos (mail).

b. Dari sudut pandang geografis, ditinjau dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi:

- 1) Transportasi antar benua misalnya dari Asia ke Eropa
- 2) Transportasi antar kontinental misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur tengah
- 3) Transportasi antar pulau misalnya dari pulau Jawa ke pulau Sumatera
- 4) Transportasi antar kota misalnya dari Jakarta ke Bandung
- 5) Transportasi antar daerah misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur
- 6) Transportasi di dalam kota misalnya dari Medan, Surabaya, dan lain-lain.⁹

c. Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya. Jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:

- 1) Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, seperti pengangkutan dengan truk, bus dan sedan.
- 2) Pengangkutan rel (*rail transportation*) yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan rel kadang-kadang

⁸ Zainalasikin, "Hukum dagang", Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm 157

⁹ Ibid hlm 158

keduanya digabung dalam golongan yang disebut rail dan road transportation atau land transportation (angkutan darat).

- 3) Transportasi melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kapal, danau dan sebagainya.
- 4) Transportasi pipa (pipa *line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum.
- 5) Transportasi laut atau samudera (*ocean transportation*) yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
- 6) Transportasi udara (*transportation by air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.¹

C. Tentang Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Kata pengangkut berasal dari kata dasar “angkut” yang memiliki arti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tertulis bahwa, pengangkutan adalah timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu ke tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim memngikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan.¹⁰ Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dapat diartikannya yaitu memindahkan barang-barang produksi dan barang perdagangan ke tempat konsumen dan sebaliknya bagi para produsen pengangkutan barang pengangkut barang memungkinkan mereka memperoleh bahan-bahan yang mereka perlukan untuk memproduksi barang. Dalam Pasal 521 KUHD menyatakan: “Pengangkutan dalam artian bab ini adalah barang siapa yang baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan baik dengan perjanjian lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

¹⁰ Setiawan Widagdo, “Kamus Hukum”, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta, 2012, hlm. 413

Menurut Sution Usman Adji, bahwa pengangkutan adalah “Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.¹¹ Sebelum pengangkutan dilaksanakan pada umumnya terjadi suatu perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim barang. Perjanjian pengangkutan pada pembahasan ini adalah perjanjian pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan bermotor berupa bus yang pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya. Artinya untuk sahnya suatu perjanjian haruslah memenuhi syarat-syarat yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara tentang mengikatnya suatu perjanjian. Menurut Pasal 1320 KUHPerdara syarat sahnya suatu perjanjian adalah :

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan diri,
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian,
- c. Suatu hal tertentu,
- d. Suatu sebab yang halal.

Kemudian Pasal 1388 KUHPerdara menyatakan :

- a. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
- b. Perjanjian-perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak.
- c. Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Pihak-pihak yang mengadakan perjanjian disini adalah pihak pengangkut dengan pengirim barang, jadi dapat dikatakan perjanjian pengangkutan pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya, dimana ketentuan dasarnya seperti yang telah disebutkan di atas. Dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah perjanjian pengangkutan yang dilakukan berupa perjanjian

¹¹ Sutiono UsmanAdji, dkk, “Hukum Pengangkutan Di Indonesia”,Penerbit Rineka Citra, Bandung,1990, hlm 6

pengangkutan dan perjanjian pengangkutan pada umumnya yang bersifat tidak tetap atau disebut dengan pelayanan berkala. Artinya dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan tidak terus menerus tetapi hanya kadangkala, jika pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini terdapat pada pasal 1601 KUHPerdara yaitu pada bagian ketentuan umum.

2. Dasar Hukum Pengangkutan

Arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat dikatakan sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (KUHD dan KUH Perdata) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan/ekspedisi. Pengangkutan sangat dibutuhkan baik dalam kegiatan sehari-hari maupun kegiatan bisnis maka perlu ada hukum yang mengatur. Hukum pengangkutan di Indonesia mengatur tentang jenis-jenis pengangkutan, yaitu sebagai berikut: ¹²

- a. Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Buku II KUHD Indonesia;
- d. Pengangkutan udara dengan pesawat udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹² H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, "Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008", RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011

3. Jenis-Jenis Pengangkutan

Pengangkutan sebagai sarana untuk mempermudah sampainya seseorang atau barang disuatu tempat dan dilakukan dengan berbagai cara dan dengan menempuh perjalanan yang berbeda. Ada yang melalui darat, laut, udara. Dimana pengangkut berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai dari barang tersebut. Dimana pengangkutan yang sering digunakan di dalam dunia pengangkutan terbagi atas 3 jenis pengangkutan yaitu:

- a. Pengangkutan Darat
- b. Pengangkutan Udara
- c. Pengangkutan di Perairan

Transportasi atau pengangkutan dapat dikelompokkan menurut macam atau jenisnya yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dari sudut teknis serta sudut alat angkutannya. Secara rinci klasifikasi transportasi sebagai berikut : Dari segi yang diangkut, transportasi meliputi :

- a. Angkutan penumpang (passanger)

Yang menjadi objek dalam perjanjian pengangkutan adalah “orang”. Dalam hal perjanjian pengangkutan orang penyerahan kepada pengangkut tidak ada.

- b. Angkutan barang (goods)

Dalam pengangkutan barang yang menjadi objek pengangkutan adalah “barang”. Barang yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang.

- c. Angkutan pos (mail).

Pengangkutan darat mempunyai ruang lingkup yang luas seperti angkutan yang dilakukan pada jalan raya serta rel kereta api. Dalam undang-undang No. 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya tidak ada

pengaturan hak dan kewajiban mengenai pengangkutan barang maupun penumpang.¹³

D. Pengangkutan Udara

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang di angkut. Jadi dalam pengertian pengangkutan tersimpul suatu proses kegiatan dari satu tempat ke tempat lain.¹ Maka pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat angkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹⁴

Angkutan udara yang diangkut dengan pesawat udara dominannya adalah penumpang, disamping itu juga diangkut barang-barang yang bersifat segar, relatif ringan dan bernilai tinggi. Ada dua jenis pengangkutan udara yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.¹ Pasal 1 angka 13 UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan Angkutan Udara adalah 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. Kemudian pada Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan angkutan udara niaga yaitu, angkutan udara umum dengan memungut bayaran.

¹³ Ibid hlm 157

¹⁴ Purwosutjipto, 2003, “Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan”, Jakarta, Djambatan, hlm 2

E. Maskapai Penerbangan

Definisi maskapai penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut. Setiap maskapai penerbangan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai penerbangan lainnya untuk kepentingan dan untuk keuntungan bersama. Istilah maskapai berasal dari bahasa Belanda yaitu “*Maatschappij*” yang dalam bahasa Indonesia mempunyai arti “Perusahaan”. Sedangkan penerbangan mempunyai arti satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.¹⁵

Menurut R. S. Damardjati, maskapai penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau perusahaan milik pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum, baik yang berjadwal (*schedule service* atau *regular flight*) maupun yang tidak terjadwal (*non schedule service*). Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota – kota persinggahan yang tetap, sedangkan penerbangan tidak terjadwal sebaliknya, yaitu dengan waktu, rute, maupun kota – kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa. Menurut Widadi A. Suwarno, berpendapat bahwa, maskapai penerbangan atau *Airlines* adalah perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman (kargo) dan benda pos (*mail*) dengan pesawat udara.

Definisi maskapai penerbangan menurut undang undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan berada pada pasal 1 ayat 25 bahwa pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang undang ini dan atau badan usaha selain badan usaha angkutan

¹⁵ Definisi maskapai penerbangan menurut sejarah, fungsi, jenis dan klasifikasinya, Akademipenerbangan.com, 22 Febuari 2021, <https://akademipenerbangan.com/definisi-maskapai-penerbangan> yang diakses pada Selasa, 10 Januari 2022, pukul 19.25 WIB

udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah perusahaan atau maskapai penerbangan yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat sipil dengan memungut bayaran.

1. Maskapai Penerbangan Nasional

Maskapai penerbangan nasional adalah sebuah perusahaan transportasi udara yang di bentuk oleh pemerintahan sebagai wujud pemenuhan perhubungan negara di dalam suatu negara yang diregistrasikan di dalam negara tersebut. Setiap negara hampir memiliki maskapai dengan bentukan lewat pemerintah, tetapi Amerika Serikat adalah satu satunya negara di dunia yang melarang adanya *flag carrier* karena aturan anti keistimewaan yang ketat. Saat ini, negara tersebut hanya memiliki 2 maskapai internasional saja, setelah mengalami berbagai akuisisi dan likuidisi, seperti *America Airlines*, *Delta Airlines* dan *United Airlines*, yang memiliki fungsi mirip dengan *flag carrier* negara lain.¹⁶

2. Maskapai Penerbangan Kargo

Maskapai penerbangan kargo atau angkutan kargo udara merupakan maskapai penerbangan yang ditunjukan untuk angkutan kargo. Beberapa maskapai kargo merupakan devisi atau subsidi dari maskapai induknya. Pesawat yang digunakan maskapai kargo, maskapai kargo besar menggunakan pesawat baru atau memang sudah ada untuk mengangkut kargo mereka.

F. Force Majeure

1. Teori *Force majeure*

Force Majeure atau keadaan memaksa (*overmacht*) adalah keadaan di mana debitur gagal menjalankan kewajibannya pada pihak kreditur dikarenakan kejadian yang berada di luar kuasa pihak yang bersangkutan, misalnya karena gempa bumi, tanah longsor, epidemik, kerusakan, perang, dan

¹⁶ Ibid

sebagainya. Istilah ini juga dikenal sebagai keadaan kahar dalam bahasa Indonesia. Dalam istilah di bahasa Prancis, *force majeure* secara harfiah memiliki arti "kekuatan yang lebih besar". Secara umum, sejumlah peristiwa dapat digolongkan ke dalam *force majeure* selama mereka terjadi tanpa terduga, terjadi di luar kuasa pihak-pihak yang terkait, dan tidak dapat dihindari. Biasanya klausul *force majeure* hampir selalu ada di dalam setiap kontrak yang dibuat. Keberadaan *force majeure* ini berguna untuk mengantisipasi hal-hal yang mungkin terjadi di masa depan dan berpotensi menyebabkan konflik antar pihak yang berhubungan. Sebagai konsekuensinya, pihak debitur dapat dibebaskan dari tuntutan rugi akibat *force majeure*. ketentuan mengenai *force majeure* diatur dalam pasal 1244 KUHPerdara dan pasal 1245 KUHPerdara.¹⁷

Berikut adalah kutipannya:

Pasal 1244 KUHPerdara yang berisi “Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.”

Pasal 1245 KHUPerdara yang berisi “Tidak ada penggantian biaya, kerugian, dan bunga, bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya“.

Dalam ketentuan ini, ada 5 hal yang menyebabkan debitur tidak dapat melakukan penggantian biaya, kerugian, dan bunga, yakni:

- a. Terjadi suatu peristiwa yang tidak terduga (tidak termasuk dalam asumsi dasar dalam pembuatan kontrak)

¹⁷ Edy Lisdiyono, Guru Besar Ilmu Hukum UNTAG Semarang, “*Force Majeure* Dalam Praktek Putusan Peradilan Di Indonesia” dalam materi power point webinar UNTAG tahun 2020

- b. Peristiwa yang terjadi tidak dapat dipertanggungjawabkan pada pihak debitur
- c. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan pihak debitur
- d. Peristiwa yang terjadi di luar kesalahan para pihak yang terkait
- e. Tidak ada itikad yang buruk dari pihak debitur.

2. Pengertian *Force Majeure*

Definisi *Force Majeure* menurut para ahli Istilah *Force Majeure* sering disebut *Overmacht*, *Act of God*, Keadaan Memaksa, Keadaan Darurat, atau Keadaan kahar. Penggunaan Istilah *Force Majeure*, keadaan memaksa, keadaan darurat, keadaan kahar sering digunakan dalam perjanjian (kontrak) jual-beli, sewa menyewa, perjanjian (kontrak) antara Pemerintah dengan rekanan, perjanjian (kontrak) antara pelaku usaha dalam dan luar negeri. Dalam praktik penggunaan kata *Force Majeure* di dalam isi perjanjian senantiasa selalu ada dan biasanya dicantumkan pada akhir klausula perjanjian.

Definisi *Force Majeure* menurut Para Ahli, Beberapa ahli hukum juga memberikan pandangannya mengenai konsep keadaan memaksa (*Force Majeure*) diantaranya adalah R. Subekti, Debitur menunjukkan bahwa tidak terlaksananya apa yang dijanjikan itu disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga, dan di mana ia tidak dapat berbuat apa-apa terhadap keadaan atau peristiwa yang timbul di luar dugaan tadi. Dengan perkataan lain, hal tidak terlaksananya perjanjian atau kelambatan dalam pelaksanaan itu, bukanlah disebabkan karena kelalaiannya. Ia tidak dapat dikatakan salah atau alpa, dan orang yang tidak salah tidak boleh dijatuhi sanksi-sanksi yang diancamkan atas kelalaian. Untuk dapat dikatakan suatu “keadaan memaksa” (*Overmacht*), selain keadaan itu “di luar kekuasaannya” si debitur dan “memaksa”, keadaan yang telah timbul itu juga harus berupa keadaan yang tidak dapat diketahui pada waktu perjanjian itu dibuat, setidaknya, tidak dipikul risikonya oleh si debitur. Sri Soedewi Masjchoen Sofwan yang mengutip salah satu buku H.F.A. Vollmar, *Overmacht* adalah keadaan di mana debitur sama sekali tidak mungkin memenuhi perutusan

(*absolute Overmacht*) atau masih memungkinkan memenuhi perutangan, tetapi memerlukan pengorbanan besar yang tidak seimbang atau kekuatan jiwa di luar kemampuan manusia atau dan menimbulkan kerugian yang sangat besar (*relative Overmacht*). Purwahid Patrik mengartikan *Overmacht* atau keadaan memaksa adalah debitur tidak melaksanakan prestasi karena tidak ada kesalahan maka akan berhadapan dengan keadaan memaksa yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya.¹⁸

Berdasarkan pendapat beberapa ahli tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengertian keadaan memaksa atau *Force Majeure* adalah suatu keadaan di mana salah satu pihak dalam suatu perikatan tidak dapat memenuhi seluruh atau sebagian kewajibannya sesuai apa yang diperjanjikan, disebabkan adanya suatu peristiwa di luar kendali salah satu pihak yang tidak dapat diketahui atau tidak dapat diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan, di mana pihak yang tidak memenuhi kewajibannya ini tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung risiko.

3. Dasar Hukum *Force Majeure*

Dalam hukum perdata materiil Indonesia istilah *Force Majeure* memang tidak diatur secara tegas, namun di dalam buku III BW pasal 1244 dan 1245 KUHPerdata rumusan kausa *Force Majeure* namun dapat dirumuskan pada Pasal 1244 KUHperdata: “Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga. bila ia tak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat dipertanggungkan kepadanya” Pasal 1245 KUH Perdata: “Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang

¹⁸ Rahmat S.S. Soemadipradja, *Penjelasan Hukum tentang Keadaan Memaksa*, Jakarta, Nasional Legal Reform Program, 2010, hlm 7

untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya.”¹⁹

4. Sebab Akibat *Force Majeure*

a. Macam-macam keadaan memaksa

Secara garis besar keadaan memaksa terbagi menjadi dua macam, antara lain :

- 1) Keadaan memaksa absolut (*absolut onmogelijkheid*), suatu keadaan dimana Pihak Pertama sama sekali tidak mampu memenuhi prestasi (kewajiban) kepada Pihak Kedua. Hal tersebut disebabkan karena terjadinya bencana alam seperti gempa bumi, banjir bandang, lahar, epidemik, dan kerusuhan massa.
- 2) Keadaan memaksa relatif (*relatieve onmogelijkheid*), suatu keadaan yang memicu salah satu pihak (Pihak Pertama) tidak melakukan prestasinya.

b. Syarat-syarat suatu peristiwa tergolong *force majeure*

Keadaan memaksa ini tidak serta merta diputuskan salah satu pihak. Suatu kondisi dapat dikatakan sebagai *force majeure* apabila memenuhi syarat-syarat berikut:

- 1) Tidak dipenuhinya prestasi karena terjadi peristiwa yang membinasakan dan/atau memusnahkan benda dijadikan objek perjanjian, kondisi ini selalu bersifat tetap.
- 2) Tidak dipenuhinya prestasi karena peristiwa tidak terduga dan diluar kuasa salah satu pihak untuk melaksanakan prestasinya. Baik itu bersifat tetap maupun sementara.
- 3) Peristiwa tersebut tidak dapat diketahui dan/atau diprediksi kapan terjadinya dalam suatu perjanjian. Jadi, adanya peristiwa ini bukan karena kesalahan salah pihak dalam perjanjian ataupun pihak ketiga.

¹⁹ R.Subekti, R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek), Jakarta, PT Balai Pustaka, 2004, hlm 324

Akibat *Force majeure* terdapat pada Pasal 1244, yang menyatakan bahwa dalam hal debitur tidak dapat memenuhi kewajibannya dengan baik maka ia bisa membebaskan diri dari tanggung jawab kerugian, kalau ia berhasil membuktikan bahwa munculnya peristiwa yang menghalangi prestasi sehingga debitur tidak dapat memenuhi kewajibannya dengan baik atas bagaimana mestinya, tidak dapat diduga sebelumnya dan ia pun tidak punya andil dalam munculnya peristiwa halangan itu. Jika debitur pada waktu menutup perjanjian sudah menduga atau dapat menduga, bahwa peristiwa yang menghalangi prestasi akan muncul, namun ia tetap menutup perjanjian itu, dan apabila peristiwa tersebut benar-benar terjadi maka hal tersebut patut untuk dipertanggungjawabkan kepada debitur. Jika debitur sudah tahu atau patut menduga, bahwa perang akan segera meletus dan akan ada larangan untuk memperdagangkan barang yang diperjanjikan mengakibatkan debitur tidak dapat memenuhi kewajibannya. Dalam pasal 1444 KUHPerdara, debitur tidak mempunyai kesalahan dalam peristiwa tersebut, tetapi kerugian harus dibebankan kepada debitur.²⁰

Pasal 1243 mengatur tentang kewajiban ganti kerugian, jika debitur lalai memberikan prestasi. Jika debitur lalai memenuhi kewajibannya, maka debitur harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga apabila debitur tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya kewajiban karena hal yang tidak terduga. Agar debitur dapat mengemukakan adanya *force majeure* maka debitur berkewajiban untuk membuktikan :

- a. Debitur tidak mempunyai kesalahan atas timbulnya halangan prestasi.
- b. Halangan itu tidak dapat diduga sebelumnya.
- c. Debitur tidak menanggung resiko baik menurut undang-undang maupun ketentuan perjanjian atau karena ajaran itikad baik harus menanggung resiko.

²⁰ J. Satrio, 1993, "Hukum Perikatan Pada Umumnya", Alumni, Bandung, hlm 266.

G. Profil Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (*call sign* sebagai Garuda Indonesia) adalah maskapai penerbangan nasional Indonesia. Garuda adalah nama wahana tunggangan Dewa Wisnu dalam mitologi India kuno.²¹

1. Garuda Indonesia, Penerbangan Komersial Pertama Indonesia

Penerbangan sipil Indonesia tercipta pertama kali atas inisiatif Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) dengan menyewakan pesawat yang dinamai “Indonesian Airways” kepada pemerintah Burma pada 26 Januari 1949. Peran “Indonesian Airways” pun berakhir setelah disepakatinya Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949. Seluruh awak dan pesawatnya pun baru bisa kembali ke Indonesia pada 1950.

Setibanya di Indonesia, semua pesawat dan fungsinya dikembalikan kepada AURI ke dalam formasi Dinas Angkutan Udara Militer.

a. Munculnya Maskapai Nasional Indonesia

Dengan ditandatanganinya perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949 maka Belanda wajib menyerahkan seluruh kekayaan pemerintah Hindia Belanda kepada pemerintahan Republik Indonesia Serikat (RIS) termasuk maskapai KLM IIB (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij Inter Insulair Bedrijf*). KLM IIB merupakan anak perusahaan KLM setelah mengambil alih maskapai swasta KNILM (*Koninklijke Nederlandshindische Luchtvaart Maatschappij*) yang sudah eksis sejak 1928 di area Hindia Belanda.²²

b. Lahirnya Garuda Indonesian Airways (GIA)

Pada 21 Desember 1949 dilaksanakan perundingan lanjutan dari hasil KMB antara pemerintah Indonesia dengan maskapai KLM mengenai berdirinya sebuah maskapai nasional. Presiden Soekarno memilih dan

²¹ Sejarah Maskapai Garuda Indonesia, [garuda-indonesia.com](https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/story-company/), <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/story-company/> yang diakses pada Selasa, 10 Januari 2022, pukul 22.40 WIB

²² Ibid

memutuskan “*Garuda Indonesian Airways*” (GIA) sebagai nama maskapai ini. Dalam mempersiapkan kemampuan staf udara Indonesia, maka KLM bersedia menempatkan sementara stafnya untuk tetap bertugas sekaligus melatih para staf udara Indonesia. Karena itulah pada masa peralihan ini direktur utama pertama GIA merupakan orang Belanda, Dr. E. Konijneburg. Armada pertama GIA pertama pun merupakan peninggalan KLM IIB.

c. Penerbangan perdana Garuda Indonesia Airways (GIA)

Sehari setelah pengakuan kedaulatan Republik Indonesia (RI) oleh Belanda, yaitu tanggal 28 Desember 1949, dua buah pesawat Dakota (DC-3) berangkat dari bandar udara Kemayoran, Jakarta menuju Yogyakarta untuk menjemput Soekarno dibawa kembali ke Jakarta yang sekaligus menandai perpindahan kembali ibukota RI ke Jakarta. Sejak saat itulah GIA terus berkembang hingga dikenal sekarang sebagai Garuda Indonesia. Setahun kemudian, di tahun 1950, Garuda Indonesia menjadi perusahaan negara.²³ Pada periode tersebut, Garuda Indonesia mengoperasikan armada dengan jumlah pesawat sebanyak 38 buah yang terdiri dari 22 DC-3, 8 Catalina kapal terbang, and 8 Convair 240. Armada Garuda Indonesia terus bertambah dan akhirnya berhasil melaksanakan penerbangan pertama kali ke Mekah membawa jemaah haji dari Indonesia pada tahun 1956. Tahun 1965, penerbangan pertama kali ke negara-negara di Eropa dilakukan dengan Amsterdam sebagai tujuan terakhir.

2. Garuda Indonesia Masa Kini

Garuda Indonesia saat ini melayani lebih dari 60 destinasi di seluruh dunia dan berbagai lokasi eksotis di Indonesia. Sebagai maskapai pembawa bendera bangsa dan demi mempersembahkan layanan penerbangan full *service* terbaik, Garuda Indonesia memberikan pelayanan terbaik melalui konsep layanan “Garuda Indonesia *Experience*” pada seluruh *touch point* layanan penerbangannya yang mengadaptasi nuansa “Indonesian *Hospitality*” dengan

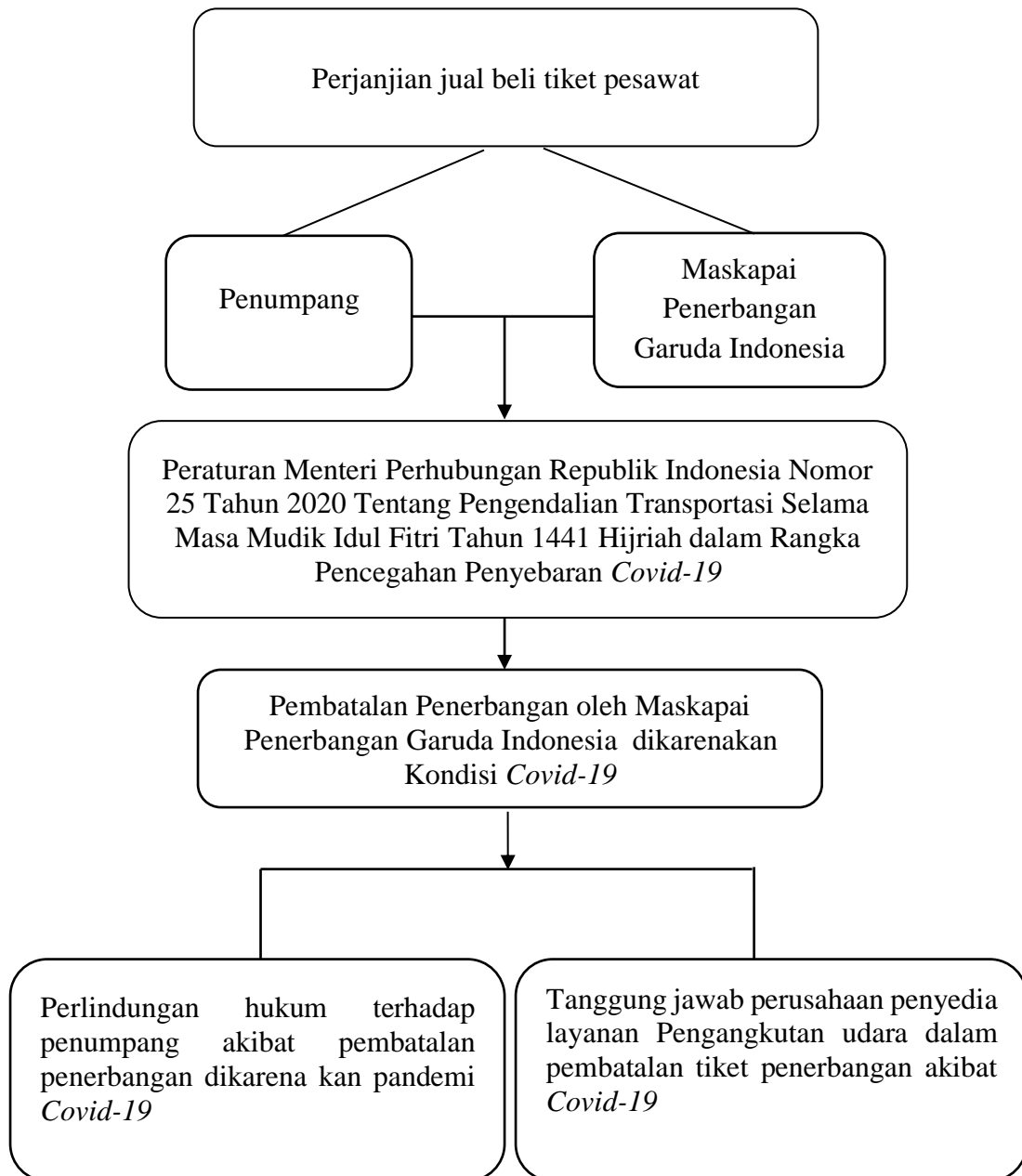
²³ Ibid

menghadirkan keramahtamahan dan kekayaan budaya khas Indonesia. Garuda Indonesia group mengoperasikan 210 armada pesawat sebagai jumlah keseluruhan dengan rata-rata usia armada dibawah lima tahun. Adapun Garuda Indonesia sebagai *mainbrand* saat ini mengoperasikan sebanyak 142 pesawat, sedangkan Citilink mengoperasikan sebanyak 68 armada.²⁴

Melalui berbagai upaya pengembangan perusahaan yang kami lakukan, sepanjang tahun 2020 ini Garuda Indonesia telah berhasil mendapatkan pengakuan dari berbagai pihak diantaranya adalah Garuda Indonesia meraih peringkat *5 Star On Time Performance Rating 2020* dari *OAG Flightview* yang merupakan Lembaga pemeringkatan *On Time Performance Independent* yang berkedudukan di Inggris. Selain itu, Garuda Indonesia juga meraih “*The Best Airline in Indonesia*” selama 4 tahun berturut-turut sejak 2017 – 2020, “*Major Airlines Traveler’s Choice Major Airline Asia*” selama 3 tahun berturut turut sejak 2018 sampai 2020 dari *TripAdvisor 2020 Traveler’s Choice Airlines Awards* serta berhasil dinobatkan menjadi salah satu maskapai dengan penerapan protokol kesehatan terbaik di dunia versi “*Safe Travel Barometer*”. Garuda Indonesia secara konsisten mengedepankan aspek keamanan dan kenyamanan salah satunya dengan secara ketat menerapkan berbagai kebijakan protokol kesehatan di seluruh lini layanan terutama melalui kebijakan *physical distancing* selama penerbangan.

²⁴ Ibid

H. Kerangka Pikir



Keterangan :

Berdasarkan kerangka pikir tersebut, awal pembahasan penumpang membeli tiket penerbangan secara electronic maupun elektronik, dalam hal ini terjadinya perjanjian jual beli produsen dan konsumen. Pada tahun 2019 muncul nya wabah di dunia dan masuk di Indonesia pada tahun 2020, untuk mencegah dan mengurangi wabah terjadi pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri

Perhubungan tentang pengendalian transportasi selama masa mudik idul fitri tahun 1441 hijriah dalam rangka pencegahan penyebaran *Covid-19*, dalam hal ini berdampak pada calon penumpang yang sudah memiliki tiket sebelum jadwal penerbangan dilakukan terjadi pandemi *Covid-19* diseluruh dunia. Dikarenakan pandemi yang terjadi, semua penerbangan di batalkan secara sepihak untuk menekan penyebaran virus yang terjadi. Dengan ini hak hak konsumen dan kewajiban penyedia layanan tidak terlaksana. Hak- hak konsumen dan kewajiban penyedia layanan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk mengkaji peristiwa hukum yang terjadi didalamnya.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa penelitian ini akan mengkaji dan membahas Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Komersil yang Dibatalkan Akibat Pandemi *Covid-19* (Studi Pada Maskapai Penerbangan Garuda Indonesia), Dengan pokok bahasan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang akibat pembatalan penerbangan dikarenakan pandemi *Covid-19* ?
2. Bagaimanakah tanggung jawab perusahaan penyedia layanan angkutan udara dalam pembatalan tiket penerbangan akibat pandemi *Covid-19* ?

III. METODE PENELITIAN

Penelitian merupakan suatu sarana ilmiah bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, sehingga metodologi penelitian yang diterapkan harus senantiasa disesuaikan dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya. Tujuan dari penelitian diantaranya mendapatkan pengetahuan tentang suatu gejala, sehingga dapat merumuskan masalah dan dapat merumuskan hipotesa, untuk menggambarkan secara lengkap karakteristik suatu keadaan dari perilaku, memperoleh data mengenai hubungan gejala dengan gejala lainnya dan dapat menguji hipotesa yang berhubungan dengan sebuah akibat.¹ Metodologi penelitian mempunyai identitas masing-masing, sehingga pasti akan ada berbagai perbedaan. Atas dasar hal tersebut, metodologi penelitian hukum juga memiliki ciri-ciri tertentu. Berdasarkan segi fokus kajiannya, penelitian hukum dapat dibedakan menjadi tiga tipe yaitu penelitian hukum normatif, penelitian hukum normatif-empiris, dan penelitian hukum empiris.²⁵

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum *normatif empiris*. Hal ini ditinjau dari masalah dan tujuan penelitian ini. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang berdasarkan bahan-bahan hukum yang fokusnya pada membaca dan mempelajari bahan-bahan hukum primer dan hukum sekunder. Sedangkan penelitian empiris merupakan penelitian yang berdasarkan perilaku hukum masyarakat yang dilakukan dengan turun langsung kelapangan untuk memperoleh data primer. Berdasarkan pengertian diatas jenis penulisan normatif empiris digunakan dalam penelitian

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 52.

ini untuk mengkaji hukum mengenai Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Komersil yang Dibatalkan Akibat Pandemi *Covid-19* Ditinjau Dari Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia.

B. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini adalah penelitian *deskriptif*. Menurut Abdulkadir Muhammad, penelitian hukum deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskriptif) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu yang terjadi dalam masyarakat.

C. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan proses pemecahan atau penyelesaian masalah melalui tahap-tahap yang telah ditentukan sehingga mencapai tujuan penelitian.²⁶ Untuk membahas permasalahan yang terdapat dalam skripsi ini penulis menggunakan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan masalah dengan melihat, menelaah dan menginterpretasikan hal-hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum yang berupa konsepsi, peraturan perundang-undangan, pandangan, doktrin hukum dan sistem hukum yang berkaitan. Jenis pendekatan ini menekankan pada diperolehnya keterangan berupa naskah hukum yang berkaitan dengan objek yang diteliti. Sedangkan pendekatan yuridis empiris yaitu cara prosedur yang dipergunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.

Penggunaan dari metode *yuridis empiris* dalam penelitian skripsi ini, yaitu dari hasil pengumpulan dan penemuan data serta informasi melalui studi lapangan di Kantor Maskapai Garuda Indonesia kota Bandar Lampung terhadap asumsi atau anggapan dasar yang dipergunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian skripsi ini, kemudian dilakukan pengujian secara *induktif-verifikatif* pada fakta mutakhir yang terdapat di dalam masyarakat. Dengan demikian

²⁶ *Ibid.* hlm. 112.

kebenaran dalam suatu penelitian telah dinyatakan reliable tanpa harus melalui proses rasionalisasi. Secara operasional penelitian yuridis normatif dilakukan dengan penelitian kepustakaan. Sedangkan pendekatan secara yuridis empiris dilakukan dengan mewawancarai beberapa narasumber yang berkompeten dan berhubungan dengan penulisan skripsi ini, untuk mendapatkan data secara operasional penelitian empiris dilakukan dengan penelitian lapangan.

D. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian ini, yaitu: Di Kantor cabang Garuda Indonesia, sebagai instansi perwakilan Lampung di Kota Bandar Lampung. Pemilihan lokasi ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan terkait masalah penelitian sehingga peneliti memperoleh kesimpulan yang jelas mengenai penelitian ini.

E. Sumber Data Dan Jenis Data

Data dan sumber data yang digunakan adalah:

1. Data primer, yaitu data yang bersumber dari objek penelitian lapangan, data diperoleh peneliti dengan cara menggali langsung dari informan dan data tersebut diperoleh dari wawancara yang dilakukan peneliti terhadap pihak-pihak yang berkompeten dan akan diproses untuk tujuan penelitian.
2. Data sekunder, yaitu data yang bersumber dari peraturan perundang-undangan yang berlaku literatur terkait. Data sekunder terdiri atas:
 - a. Bahan hukum primer, yaitu:
 - 1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
 - 2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2020 Tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*
 - b. Bahan hukum *sekunder*, yaitu bahan hukum yang memberikan penjeleasan mengenai bahan hukum *primer* yang bersumber dari literatur-literatur, bahan kuliah yang berkaitan dengan penelitian ini.

- c. Bahan hukum *tersier*, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum *sekunder* seperti *website*, surat kabar, dan lain-lain.

F. Metode Pengumpulan Data dan Metode Pengolahan Data

1. Metode Pengumpulan Data

Berdasarkan jenis data yang digunakan dalam penelitian ini, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah:

a. Studi Pustaka

Studi Pustaka adalah pengkajian informasi tertulis mengenai hukum yang berasal dari berbagai sumber dan dipublikasikan secara luas yang relevan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Studi pustaka dilakukan dengan cara menginventarisasikan dan mengutip buku-buku literatur ilmu hukum, ketentuan perundang-undangan, serta karangan-karangan ilmiah dan catatan-catatan kuliah yang ada kaitannya dengan penulis penelitian ini. Serta dengan cara membaca, mempelajari, mengutip dan menghimpun data yang diperoleh dari buku literatur, serta peraturan-peraturan lainnya yang berhubungan dengan permasalahan yang akan di bahas.

b. Wawancara

Dalam studi lapangan tersebut dilakukan dengan wawancara (*interview*) secara langsung kepada narasumber di Kantor Cabang Garuda Indonesia Provinsi Lampung dengan alat bantu pernyataan yang sifatnya terbuka yang dapat dikembangkan pada saat wawancara berlangsung.

2. Metode Pengolahan Data

Setelah data sekunder dan data primer diperoleh kemudian dilakukan pengolahan data dengan langkah-langkah sebagai berikut:

a. Identifikasi Data

Mencari data yang diperoleh untuk disesuaikan dengan pembahasan yang akan dilakukan dengan menelaah peraturan-peraturan, buku atau artikel yang berkaitan dengan judul dan permasalahan.

b. Klasifikasi Data

Klasifikasi data yaitu memilah-memilah atau menggolongkan data yang diperoleh baik dengan studi pustaka maupun hasil wawancara.

c. Sistematisasi Data

Sistematika data yaitu menempatkan data sesuai dengan pokok bahasan yang telah ditetapkan secara praktis dan sistematis.

G. Analisis Data

Analisis data menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang tersusun secara teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis.²⁷ Data dalam penelitian ini akan diuraikan ke dalam kalimat-kalimat yang tersusun secara sistematis, sehingga diperoleh gambaran yang jelas pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan dari sistematika pembahasan yang sifatnya khusus dan telah diakui kebenarannya secara ilmiah.

²⁷ *Ibid.*, hlm. 127.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

Bentuk perlindungan hukum konsumen yang mengalami pembatalan keberangkatan akibat pandemi covid 19 dilihat dari segi perlindungan hukum preventif maupun perlindungan hukum represifnya yakni perlindungan hukum preventif konsumen yang mengalami pembatalan keberangkatan akibat pandemi *COVID-19* yakni berupa kontrak atau perjanjian yang dilakukan sebelum keberangkatan, dituangkan dalam bentuk pemberian hak dan kewajiban konsumen yang tercantum dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen, khususnya mengenai pemberian hak ganti rugi kepada konsumen jika terjadi pembatalan keberangkatan yang disebutkan dalam Pasal 4 angka 8 Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Bentuk perlindungan represif yang diberikan kepada konsumen yang mengalami pembatalan keberangkatan akibat pandemic *Covid-19* yakni konsumen mempunyai hak guna mendapat ganti rugi atau kompensasi dari perusahaan angkutan udara. Perlindungan hukum represif bisa pula dituangkan dalam bentuk pemberian sanksi kepada pelaku usaha yang berupa sanksi administratif maupun sanksi pidana apabila pihak perusahaan angkutan udara tidak memenuhi kewajibannya hak-hak konsumen khususnya dalam hal pemberian ganti rugi kepada konsumen yang mengalami pembatalan keberangkatan.

Tanggung jawab pihak maskapai terhadap konsumen yang tiket pesawatnya dibatalkan pada masa pandemi *Covid-19* berdasarkan UUPK berhak untuk mendapatkan ganti rugi. Ganti rugi tersebut mengacu pada ketentuan Pasal 9 ayat (1) huruf f Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015. sedangkan kebijakan ganti rugi oleh pelaku usaha berupa pengembalian dalam

bentuk voucher yang dapat dipergunakan untuk jadwal dan rute lain dalam jangka waktu tertentu. Mengenai kebijakan pengembalian dana pembatalan penerbangan berupa voucher oleh maskapai Garuda Indonesia diharapkan menjadi sebuah solusi yang baik dalam rangka memenuhi hak-hak konsumen. Namun apabila konsumen merasa kebijakan maskapai tersebut mengakibatkan kerugian, maka konsumen dapat melakukan upaya hukum sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Banyak pihak maskapai yang harus memutar otak dikarenakan terjadinya pandemi *Covid-19* yang mana maskapai tersebut juga memerlukan biaya operasional guna menjalankan usahanya. Maka dari itu, beberapa maskapai mempergunakan poin atau voucher sebagai solusi dalam melaksanakan tanggung jawabnya atas penggantian rugi terhadap konsumen.

B. Saran

Saran yang dapat penulis sampaikan kepada pemerintah, terutama Dinas Perhubungan, yakni pemerintah sudah sepatutnya memberikan sanksi tegas bagi perusahaan angkutan udara yang tidak mampu memenuhi hak konsumen agar konsumen tidak merugi akibat penerbangan dibatalkan.

Kepada pelaku usaha, yaitu pihak perusahaan angkutan udara, sepatutnya lebih meningkatkan kualitas pelayanannya kepada konsumen, supaya memberikan rasa puas dan meminimalkan konflik antara konsumen dengan pelaku usaha akibat pembatalan penerbangan berupa kompensasi yang bersifat *win win solution*. Selain itu juga diharapkan tidak terjadi keterlambatan penyampaian informasi oleh pihak perusahaan angkutan udara kepada penumpang. Kepada masyarakat sebagai konsumen penerima hak barang atau jasa, harus lebih cerdas dalam memahami hak mereka selaku penumpang agar bisa optimal dalam memperjuangkan hak jika ada pelanggaran yang dilaksanakan pelaku usaha.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abdulkadir, Muhammad. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung. Citra Aditya Bakri.
- Abdulkadir, Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung, PT Citra Aditya Bakti.
- Abdulkadir, Muhammad. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Agus Pramono, H.K. Martono. 2013. *Hukum Udara Perdata*. Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada.
- Amiruddin dan Zainal.Asikin. 2014. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta. Raja Grafindo Persada.
- Badruzaman, Mariam Darus, 2015, *Hukum Perikatan Dalam KUHPperdata*, Bandung: Citra Aditya Bakti
- Hadjon, Philipus M. 1987, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu, Jakarta.
- Herman, Herman et al., 2020, "Tinjauan Yuridis Mengenai Dampak *COVID-19* Terhadap Pemutusan Hubungan Kerja," *Halu Oleo Law Review* Vol. 4 Nomor 2.
- H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono. 2011. "Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008", RajaGrafindo Persada, Jakarta,
- J. Satrio, 1993, "Hukum Perikatan Pada Umumnya", Alumni, Bandung, hlm 266.
- Kamaluddin, Rustian, 2003, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Made Udiana, 2016, *Kedudukan dan Kewenangan Pengadilan Hubungan Industrial*, Udayana University Press, Denpasar,

- Martono, H.K., 2010, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta.
- Michael Thomas Seelhorst, 2012, 'Flight Cancellation Behavior and Aviation System Performance' (Disertasi, Universitas California 2012).
- Mr. R. Soekardono, 1961, "Hukum Dagang Indonesia", Penerbit Soeroeng, Jakarta.
- Nasution, AZ, 2002, *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, Daya Widya, Cetakan II : Jakarta.
- Philipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu.
- Purwosutjipto, 2003, "Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III Hukum Pengangkutan", Jakarta, Djambatan,
- R.Subekti, R. Tjitrosudibio, 2004, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)*, Jakarta, PT Balai Pustaka.
- Raharjo, Satjipto, 2003, *Sisi-sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta.
- Raharjo, Satjipto, 2006, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Rahmat S.S. Soemadipradja, 2010, *Penjelasan Hukum tentang Keadaan Memaksa*, Jakarta, Nasional Legal Reform Program.
- Rasjidi, Lili dan I.B Wya Putra, 1993, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rusdakarya, Bandung.
- Satjipto Raharjo, 2006, *Ilmu Hukum*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti,
- Satjipto Raharjo, 2000, "Ilmu Hukum", Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Setiawan Widagdo, 2012, "Kamus Hukum", PT. Prestasi Pustaka, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, 2011, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Soenarjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian.Hukum*, Cet.III, Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2011. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia.

Sutiono UsmanAdji, dkk, 1990, “Hukum Pengangkutan Di Indonesia”, Penerbit Rineka Citra, Bandung.

Udiana, Made, 2011, Rekonstruksi Pengaturan Penyelesaian Sengketa Penanaman Modal Asing, Udayana University Press, Denpasar.

Udiana, Made, 2016, Kedudukan dan Kewenangan Pengadilan Hubungan Industrial, Udayana University Press, Denpasar.

Usman Aji, Joko Prakosa, Hari Pramono, 1990, “Pengangkutan di Indonesia”, Jakarta, Rineka Cipta.

Zainalasikin, 2014, “Hukum dagang”, Raja Grafindo Persada, Jakarta

Jurnal dan Website

Dadan Adi Kurniawan, “Melihat Angkasa Indonesia: Komersialisasi Kawasan Pangkalan Udara Adi Soemarmo Tahun 1974-2011”. Tesis. Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah mada, 2016,

Definisi maskapai penerbangan menurut sejarah, fungsi, jenis dan klasifikasinya, Akademipenerbangan.com, 22 Februari 2021, <https://akademipenerbangan.com/definisi-maskapai-penerbangan> yang diakses pada Selasa, 10 Januari 2022, pukul 19.25 WIB

Edy Lisdiyono, Guru Besar Ilmu Hukum UNTAG Semarang, “*Force Majeure* Dalam Praktek Putusan Peradilan Di Indonesia” dalam materi power point webinar UNTAG tahun 2020

Edy Lisdiyono, Guru Besar Ilmu Hukum UNTAG Semarang, “*Force Majeure* Dalam Praktek Putusan Peradilan Di Indonesia” dalam materi power point webinar UNTAG tahun 2020

Force Majeure Dalam Perjanjian, dslalawfirm.com, <https://sdlalawfirm.com/id/force-majeure/> yang diakses pada Rabu, 30 Maret 2020, pukul 23.20

Garuda Indonesia, Babak Baru Penerbangan Sipil Indonesia, garuda-indonesia.com, [phttps://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index](https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index) yang diakses pada Rabu, 11 Januari 2022, pukul 01.13 WIB

- Garuda Indonesia, Tentang Garuda Indonesia, <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index> (diakses pada pukul 13:00 WIB pada tanggal 12 Januari 2021).
- Pendapat Andi Hamzah Dan Simanjuntak Soal Perlindungan Hukum, Merdeka.com, 24 April 2016, <https://www.merdeka.com/pendidikan/inipendapat-andi-hamzah-dan-simanjuntak-soal-perlindungan-hukum.html> yang diakses pada Selasa, 11 Mei 2021, pukul 19.25 WIB.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716).
- Sejarah Maskapai Garuda Indonesia, garuda-indonesia.com, <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/story-company/> yang diakses pada Selasa, 10 Januari 2022, pukul 22.40 WIB
- Sugeng Priyadi, "Sejarah Pesawat Terbang." Bahan Kuliah, Universitas Pendidikan Indonesia, 2018
- Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*.
- Wasino dkk, "Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional." Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia, 2014
- Wiradipradja, Saefullah, 2006, "Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia", Jurnal Hukum Bisnis Vol 25,.