

Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Penerbangan di Tengah Pandemi Covid-19

Patricya Wedha Hutapea

Patricya3000898@gmail.com

Universitas Airlangga

How to cite:

Patricya Wedha Hutapea
'Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Penerbangan Di Tengah Pandemi Covid-19' (2021) Vol. 4 No. 3 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 11 April 2021;
Diterima 20 April 2021;
Diterbitkan 1 Mei 2021.

DOI:

10.20473/jd.v4i3.26984

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

The COVID-19 pandemic has caused passenger demand to drop drastically as a result of travel restrictions and passengers' distrust of flying. However, this does not mean that passengers will not be traveling by plane during a pandemic. Passengers can be at risk of experiencing losses, one of which is the result of errors or negligence on the part of the airline company during the COVID-19 pandemic. Losses that can be suffered by passengers during the COVID-19 pandemic, such as flight delays cancellation of flights, denied boarding passengers, bodily injuries, and even death. For this reason, it is necessary to have legal protection for airline passengers to protect the rights of passengers so that health, security and safety of passengers are guaranteed during the COVID-19 pandemic.

Keywords: COVID-19; Airline Liability; Flight Compensation.

Abstrak

Pandemi COVID-19 menyebabkan permintaan penumpang menurun secara drastis sebagai akibat dari pembatasan perjalanan dan ketidakpercayaan penumpang untuk melakukan penerbangan. Akan tetapi, hal ini bukan berarti tidak ada penumpang yang melakukan perjalanannya dengan pesawat dalam masa pandemi. Penumpang dapat beresiko mengalami kerugian yang salah satunya merupakan akibat dari adanya kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan maskapai di masa pandemi COVID-19. Kerugian yang dapat diderita penumpang dalam masa pandemi COVID-19 seperti keterlambatan penerbangan (delay), pembatalan penerbangan (cancellation of flight), denied boarding passenger, bodily injury, hingga kematian. Untuk itu perlu adanya perlindungan hukum bagi penumpang pesawat untuk melindungi hak penumpang sehingga kesehatan, keamanan, dan keselamatan penumpang terjamin dalam masa pandemi COVID-19.

Kata Kunci: COVID-19; Tanggung Gugat Perusahaan Maskapai; Ganti Rugi Penerbangan.

Copyright © 2021 Universitas Airlangga

Pendahuluan

COVID-19 yang akhirnya menjadi pandemi global pada tanggal 12 Maret 2020 membawa beberapa kerugian dan ketidaknyamanan yang dialami oleh penumpang yang memilih untuk melakukan perjalanan dengan jasa penerbangan.

Pada awalnya, banyak masyarakat yang memilih menggunakan pesawat menjadi pilihan transportasi untuk melakukan sebuah perjalanan, akan tetapi di masa pandemi COVID-19 ini masyarakat harus berpikir ulang untuk menaiki pesawat. Banyaknya persyaratan yang perlu dipersiapkan demi melakukan keberangkatan, sampai adanya resiko- resiko yang dapat merugikan pihak penumpang yang telah memesan tiket yang disebabkan oleh adanya COVID-19 seperti keterlambatan penerbangan (*delay*), pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*), (*denied boarding passenger*), sampai sakit atau bahkan meninggal akibat tertularnya COVID-19.

Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan penulis adalah tipe penelitian hukum. Penulis akan menggunakan penelitian hukum normatif, yakni penelitian hukum yang terpusat pada suatu norma yang merupakan asas atau prinsip tingkah laku.¹ Pendekatan yang digunakan penulis merupakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*) serta studi kasus (*study case*).

Keterlambatan Penerbangan (Delay)

Keterlambatan penerbangan adalah hal umum yang terjadi dalam penerbangan. terlambatnya sebuah penerbangan tentu membuat sebagian penumpang merasa dirugikan. Untuk itu sudah semestinya hukum menyediakan sebuah perlindungan bagi penumpang yang merasa dirugikan dari suatu keterlambatan penerbangan. Sebuah penerbangan domestik ataupun internasional mengenal suatu istilah keterlambatan penerbangan (*delay*). Keterlambatan penerbangan (*delay*) dapat terjadi karena berbagai macam alasan. Di dalam praktiknya keterlambatan penerbangan dapat disebabkan oleh cuaca buruk, permasalahan pada perusahaan maskapai atau

¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Kencana Predana Media Grup 2005).[54].

kru², adanya keterlambatan penerbangan pada penerbangan sebelumnya, antrian saat *security check* yang membuat penumpang harus mengantri mengakibatkan penerbangan mengalami keterlambatan.³

Di dalam peraturan perundangan-undangan Indonesia definisi keterlambatan penerbangan diatur dalam Undang-Undang 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang dapat diartikan bahwa terjadi perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang terjadwal dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangannya,⁴ atau dimana pada saat pesawat *block off* meninggalkan tempat parkir pesawat atau pada saat pesawat *block on* dan parkir di tempat parkir (apron) bandara tujuan.⁵ Hal ini menandakan adanya ketidaksesuaian antara waktu pelaksanaan yang terlampir dalam kontrak antara pihak maskapai dan penumpang dengan waktu pelaksanaan sesungguhnya yang menjadi kewajiban dari pihak perusahaan maskapai yang tertera dalam tiket penumpang sebagai bentuk kontrak antara penumpang dengan perusahaan maskapai. Oleh karena itu diperlukan suatu bentuk perlindungan hukum bagi penumpang yang keberangkatan atau kedatangannya mengalami keterlambatan penerbangan untuk melindungi haknya sebagai konsumen.

Pengaturan Keterlambatan Penerbangan (Delay) Menurut Ketentuan Internasional

Di Indonesia keterlambatan penerbangan (*delay*) merupakan kerugian yang paling sering dirasakan oleh penumpang dan dapat terjadi atas beberapa faktor, diantaranya adalah faktor manajemen *airline*, teknis operasional, cuaca, ataupun

² Pradikta Dwianthony, 'Beberapa Hal yang Membuat Penerbangan Ditunda', (Sky Scanner, 2018) <<https://www.skyscanner.co.id/berita/beberapa-hal-yang-membuat-penerbangan-ditunda#:~:text=Secara%20umum%2C%20ini%20adalah%20penyebab,yang%20disebabkan%20oleh%20pihak%20maskapai>>, dikunjungi pada 18 November 2020.

³ *ibid.*

⁴ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)

⁵ Muhammad Idris, 'Berapa Kompensasi Delay Pesawat untuk Penumpang Maskapai ?' (Money Kompas, 2020) <<https://money.kompas.com/read/2020/11/23/083200026/berapa-kompensasi-delay-pesawat-untuk-penumpang-maskapai?page=all>>, dikunjungi pada 27 November 2020.

faktor di luar faktor manajemen airline, teknis operasional, dan cuaca.⁶ Pihak perusahaan maskapai wajib bertanggung gugat jika keterlambatan penerbangan disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dari manajemen *airline*. Sedangkan pihak perusahaan maskapai dibebaskan dari tanggung gugat ganti kerugian jika keterlambatan penerbangan terjadi karena faktor teknis, cuaca, dan faktor lainnya.

Keterlambatan penerbangan juga terjadi pada penerbangan internasional. Pada ketentuan penerbangan internasional, definisi keterlambatan penerbangan tidak diatur secara jelas.⁷ Keterlambatan penerbangan pada ketentuan internasional lebih mengatur pada besaran tanggung gugat yang harus dilakukan oleh perusahaan maskapai.

Konvensi Montreal 1999 adalah konvensi internasional yang mengatur mengenai tanggung gugat maskapai salah satunya dalam hal keterlambatan penerbangan. Indonesia sendiri telah menjadi negara peserta Konvensi Montreal 1999. Di dalam Konvensi Montreal 1999 menyertakan adanya pembatasan tanggung gugat perusahaan maskapai dalam hal keterlambatan penerbangan.⁸ Konvensi Montreal 1999 meletakkan kata “*reasonably*” sebagai bentuk pembatasan tanggung gugat dari pihak perusahaan. Maksud dari isi Konvensi Montreal 1999 adalah pihak perusahaan maskapai tidak perlu bertanggung gugat selama dapat membuktikan segala bentuk tindakan yang cukup telah dilakukan untuk menghindari kerusakan akibat keterlambatan penerbangan tersebut.

Perlu diketahui bahwa waktu sampai dan keberangkatan yang terlampir dalam tiket pesawat bukan merupakan suatu hal yang dijamin. Maka jika batas waktu yang terlampir dalam tiket pesawat telah terlampaui, kerugian akibat keterlambatan tersebut tidak dapat di klaim kecuali ada kesalahan dari pihak perusahaan maskapai yang melatarbelakangi keterlambatan tersebut.⁹ Oleh karena

⁶ 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).

⁷ Jae Woon Lee [*et.,al*], ‘Air carrier Liability for Delay : A Plea to Return to International Uniformity’ (2012), 77 *Journal of Air law and Commerce*. [51].

⁸ *ibid.* [50].

⁹ I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law* (Wolters Kluwer 1993). [74].

itu diperlukan adanya pembatasan tanggung gugat dari pihak perusahaan maskapai ganti rugi atau kompensasi keterlambatan penerbangan.

Kompensasi yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 bagi penumpang yang mengalami keterlambatan sebesar 5,346 *Special Drawing Rights* (SDR) atau setara dengan IDR 109.389.852.- Nilai ganti kerugian yang diterima penumpang dalam hal terjadi keterlambatan jauh lebih menguntungkan jika ingin dibandingkan dengan apa yang diatur oleh ketentuan nasional yang mengatur perlindungan konsumen secara umum.

Peraturan Keterlambatan Penerbangan (Delay) menurut Ketentuan Nasional

Indonesia juga mengatur mengenai keterlambatan yang dirasakan oleh penumpang yaitu di dalam Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. di dalam undang- undang tersebut menjelaskan keterlambatan penerbangan secara singkat yang selanjutnya dibahas dalam Peraturan Pemerintah yang mengatur lebih spesifik mengenai keterlambatan penerbangan.

Terdapat perbedaan sudut pandang mengenai ketentuan keterlambatan penerbangan yang ada di dalam negeri dan internasional. Dalam ketentuan nasional yang diatur lebih lanjut di Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 (selanjutnya disebut permenhub 89/2015), tanggung gugat pihak perusahaan maskapai fokus kepada penyebab keterlambatan penerbangan, sedangkan penyebab keterlambatan penerbangan sebenarnya sangat luas. Penjabaran faktor penyebab keterlambatan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 membuat tanggung gugat dari pihak perusahaan maskapai hanya terbatas pada keterlambatan akibat manajemen *airline* yang diatur pada peraturan tersebut. berbeda dengan keterlambatan penerbangan yang diatur oleh ketentuan penerbangan internasional yang fokus pada akibat yang diderita oleh penumpang, bagasi, atau kargo.

Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Yang Mengalami Keterlambatan Penerbangan Di Masa Pandemi COVID-19

Keterlambatan penerbangan di masa pandemi COVID-19 merupakan hal yang dihindari oleh penumpang. Pandemi COVID-19 membuat calon

penumpang enggan berlama- lama berada di tempat umum meskipun tentunya protokol kesehatan tetap dijalankan di dalam ruang keberangkatan. Sangat dimungkinkan penumpang mengalami keterlambatan penerbangan di masa pandemi. Penerapan protokol kesehatan yang wajib dijalankan oleh pihak perusahaan maskapai dan penumpang menjadi salah satu penyebab terjadinya keterlambatan penerbangan.

Seperti yang terjadi pada penerbangan yang diangkut oleh perusahaan maskapai Ryanair pada bulan Agustus 2020 dengan penerbangan dari London menuju Italia, di saat semua penumpang telah berada di dalam pesawat sebelum lepas landas, ada dua orang penumpang di dalam pesawat yang menerima pemberitahuan bahwa keduanya dinyatakan positif COVID-19. Pihak perusahaan maskapai menyatakan kedua penumpang tersebut telah duduk di dalam pesawat selama kurang lebih sepuluh menit dengan menggunakan masker. Akan tetapi pihak Ryanair tetap mengutamakan keamanan dan kesehatan seluruh kru pesawat dan penumpang yang ada di dalam pesawat dengan membawa kedua penumpang tersebut ke ruang isolasi bandar udara dan melakukan *disinfectant* ulang di seluruh bagian pesawat dan kabin yang berakibat terjadinya keterlambatan penerbangan selama kurang lebih satu setengah jam.¹⁰

Hal ini juga terjadi di Indonesia sebagai salah satu bentuk pencegahan COVID-19, pemerintah mengeluarkan Surat Edaran Kementerian Perhubungan No. 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari COVID-19, yang mewajibkan pihak perusahaan maskapai untuk meningkatkan kebersihan yang ada pada pesawat udara. Peningkatan kebersihan dalam pesawat di masa pandemi COVID-19 diperlukan terutama di daerah yang sering tersentuh oleh awak pesawat dan penumpang seperti *flight deck*, kamar kecil, sabuk pengaman, dan masih banyak lagi.¹¹ Hal

¹⁰ BBC News, 'Corona Virus : Pair Escorted From Flight After Positive Test Text' (BBC, 2020) <<https://www.bbc.com/news/uk-england-esssex-53925603>> dikunjungi pada 19 November 2020.

¹¹ Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19).

ini memungkinkan pesawat mengalami keterlambatan yang dapat merugikan penumpang karena adanya peningkatan kebersihan di setiap detail pesawat yang harus dilakukan sebelum pesawat mengangkut penumpang.

Ganti rugi sendiri didefinisikan sebagai suatu pengganti untuk suatu kerugian yang dapat berupa uang atau bukan uang.¹² Pasal 6 dalam permenhub 89/2015 menyatakan keterlambatan penerbangan disebabkan oleh pihak manajemen *airline* yang salah satunya adalah ketidaksiapan pesawat udara merupakan sepenuhnya tanggung gugat dari pihak perusahaan maskapai dan perusahaan maskapai diwajibkan untuk memberikan ganti rugi atau kompensasi kepada penumpang yang dirugikan akibat keterlambatan. Jika memang hal tersebut merupakan kesalahan ataupun kelalaian dari pihak perusahaan maskapai, maka ganti rugi atau kompensasi dapat merujuk pada permenhub 89/2015. Keterlambatan penerbangan dalam peraturan tersebut dikelompokkan menjadi enam kategori yaitu:

1. Kategori 1. Keterlambatan 30- 60 menit, dengan kompensasi minuman ringan;
2. Kategori 2, keterlambatan 61- 120 menit, dengan kompensasi makanan ringan;
3. Kategori 3, keterlambatan 121- 180 menit, dengan kompensasi makanan berat;
4. Kategori 4, keterlambatan 181- 240 menit, dengan kompensasi minuman, makanan ringan, dan makanan berat;
5. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit, dengan kompensasi ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah);
6. Kategori 6, pembatalan penerbangan, dengan kompensasi mengembalikan seluruh biaya tiket atau mengalihkan ke penerbangan selanjutnya.

Pemberian ganti rugi atau kompensasi bagi penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan dalam peraturan Menteri permenhub 89/2015 merupakan ganti rugi atau kompensasi dalam bentuk uang ataupun non uang. Hal ini merupakan bentuk perlindungan hukum bagi keterlambatan penerbangan yang disediakan oleh hukum penerbangan domestik Beberapa poin yang menjadi permasalahan dalam masa pandemi COVID- 19 adalah, beberapa bentuk kompensasi yang diatur berupa makanan, minuman , serta akomodasi penginapan bagi penumpang yang mengalami keterlambatan di atas 6 jam dan memerlukan tempat penginapan.

¹² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486).

Salah satu bentuk penularan COVID-19 dapat terjadi melalui air liur (*droplet*) dari seseorang yang batuk, bersin, berbicara atau pun hanya sekedar bernapas.¹³ Makanan beserta alat makannya mempunyai resiko terpapar COVID-19 dan dapat menjadi media transfer COVID-19 meskipun sebenarnya virus tersebut tidak dapat tumbuh pada makanan.¹⁴ Oleh karena itu, kompensasi dalam bentuk pemberian makanan atau minuman bagi penumpang yang mengalami keterlambatan adalah hal yang beresiko dan dapat diajukan pertanggungjawaban.

Pemerintah Indonesia rupanya telah sadar akan resiko tersebut, sehingga dalam Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor 13 Tahun 2020 menyatakan pemberlakuan kompensasi atas keterlambatan penerbangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, hanya saja pemberian kompensasi dilakukan dengan menaati protokol kesehatan yang ada.¹⁵ Tidak hanya itu, di dalam surat edaran tersebut memuat ketentuan penyajian makanan dan minuman yang efisien dan higienis untuk meminimalisir resiko penularan COVID-19.

Pembatalan Penerbangan (*Cancellation of Flight*)

Pembatalan penerbangan merupakan peristiwa yang sulit untuk diprediksi, dan ketika hal tersebut terjadi, pembatalan penerbangan dapat merugikan penumpang ataupun pihak perusahaan maskapai.¹⁶ Faktor yang membuat suatu penerbangan dibatalkan dapat sama atau pun berbeda di setiap perusahaan maskapai penerbangan. Pembatalan penerbangan didefinisikan sebagai suatu penerbangan yang tidak

¹³ World Health Organization (WHO), 'Corona Virus Disease For The Public : Mythbusters' (WHO 2020), <<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/myth-busters>>, dikunjungi pada 23 Oktober 2020.

¹⁴ Erika Eight Novanty, 'Ketahui Bahaya Terpapar COVID-19 Melalui Makanan' (UNAIR News 2020), <<http://news.unair.ac.id/2020/07/25/ketahui-bahaya-terpapar-covid-19-melalui-makanan/>>, dikunjungi pada 23 Oktober 2020.

¹⁵ Surat Edaran Kementerian Perhubungan No. 13. Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* (COVID-19)

¹⁶ Michael Thomas Seelhorst, 'Flight Cancellation Behavior and Aviation System Performance' (Disertasi, Universitas California 2012).

beroperasi sesuai dengan rencana penerbangan yang ada.¹⁷

Di dalam permenhub 89/2015, pembatalan penerbangan termasuk dalam keterlambatan penerbangan kategori 6, dimana faktor yang mengakibatkan adanya pembatalan penerbangan sama dengan keterlambatan penerbangan. Perbedaannya adalah dalam segi kompensasi dan durasi waktu pemberitahuan informasi pada penumpang.

Permenhub 89/2015 menyebutkan bahwa jika terjadi pembatalan penerbangan, maka pihak perusahaan maskapai diwajibkan untuk mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan biaya tiket yang sudah dibeli secara keseluruhan.¹⁸ Mengenai durasi waktu sendiri, meskipun pembatalan penerbangan termasuk dalam kategori keterlambatan penerbangan, pengaturan mengenai pemberitahuan pembatalan penerbangan kepada penumpang berbeda dengan keterlambatan penerbangan. Di sini Pihak perusahaan maskapai diharuskan memberitahu mengenai pembatalan penerbangan kepada penumpang paling lambat tujuh hari sebelum tanggal pelaksanaan keberangkatan. Berbeda dengan keterlambatan penerbangan dimana pihak perusahaan maskapai dapat memberitahu pihak penumpang paling lambat 45 menit sebelum pelaksanaan keberangkatan terjadi.

Istilah pembatalan penerbangan dalam Konvensi Montreal 1999 tidak disebutkan secara eksplisit. Konsep pembatalan penerbangan sendiri biasanya dimasukan dalam konsep keterlambatan penerbangan yang diatur dalam Pasal 19 Konvensi Montreal 1999. Akan tetapi perlu diketahui bahwa tujuan terpenting adanya konvensi internasional untuk ketentuan penerbangan internasional adalah pencapaian keseragaman hukum secara global.¹⁹ Sama seperti keterlambatan penerbangan, beban pembuktian atas sebab pembatalan penerbangan terletak pada pihak perusahaan maskapai.

¹⁷ 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).

¹⁸ *ibid.*

¹⁹ Paul Stephen Dempsey et al, 'Montreal v. Brussels: The Conflict of laws on The Issue on Delay in International Carriage' (2018) Kluwer Law International.[209].

Masa pandemi COVID-19, banyak negara yang menutup ruang udaranya dan melarang masuk orang dari luar demi menjaga kesehatan masyarakatnya.²⁰ Tak hanya untuk penerbangan internasional, penerbangan domestik juga menutup penerbangannya di beberapa wilayah yang daerahnya terindikasi zona merah dan sedang diberlakukan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).²¹ Kementerian Perhubungan bahkan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020 yang mengatur tentang pengendalian transportasi saat mudik Idul Fitri berlangsung yang salah satunya berisi mengenai pembatalan penerbangan.

Peraturan tersebut dalam rangka mencegah penyebaran COVID-19 maka perlu dilakukannya larangan sementara penggunaan transportasi termasuk di dalamnya transportasi udara. Peraturan ini juga mengatur mengenai hak penumpang jika penerbangan harus dibatalkan sebagai akibat untuk mengurangi penyebaran COVID-19. Dalam Pasal 23, disebutkan pihak perusahaan maskapai diharuskan mengembalikan biaya tiket secara penuh kepada calon penumpang yang telah membeli tiket. Mekanisme pengembalian biaya ini diatur lebih lanjut di dalam Pasal 24. Pengembalian tiket dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut;²²

1. Melakukan penjadwalan ulang tanpa dikenakan biaya tambahan;
2. Melakukan perubahan rute (*re-routing*) yang mana pengubahan tersebut tidak dapat di klaim jika penumpang menginginkan perjalanan ke wilayah yang terindikasi zona merah atau wilayah yang sedang menerapkan PSBB;
3. Mengkonversikan besaran biaya tiket penumpang menjadi nilai poin. Nilai poin tersebut dapat digunakan untuk membeli produk yang ditawarkan oleh pihak perusahaan maskapai;
4. Memberikan *voucher* tiket sebesar biaya yang telah dikeluarkan oleh penumpang saat membeli tiket. *Voucher* tersebut dapat digunakan kembali untuk penerbangan yang berbeda dan berlaku paling singkat satu tahun, dan dapat diperpanjang sebanyak satu kali.

²⁰ Ashley Nunes, 'How COVID-19 Will Change Air Travel as We Know It' (BBC, 2020), <<https://www.bbc.com/future/article/20200709-how-covid-19-will-change-air-travel-as-we-know-it>>, dikunjungi pada 29 Oktober 2020.

²¹ Francisca Christy, 'Kemenhub : Penutupan Penerbangan Hanya Berlaku di Wilayah PSBB' (Bisnis Tempo, 2020), <<https://bisnis.tempo.co/read/1335313/kemenhub-penutupan-penerbangan-hanya-berlaku-di-wilayah-psbb/full&view=ok>>, dikunjungi pada tanggal 29 Oktober.

²² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 405).

Mekanisme pengembalian biaya yang diatur dalam peraturan ini tentunya menimbulkan pro dan kontra ketika penumpang menerima bentuk pengembalian biaya tiket yang bukan berupa uang. Beberapa penumpang memahami dan tidak keberatan akan bentuk pengembalian yang di atur dalam peraturan tersebut, akan tetapi banyak yang merasa bahwa pengembalian biaya tiket yang bukan dalam bentuk uang tersebut adalah suatu bentuk kerugian.²³

Hal ini juga mendapat perhatian dari beberapa kalangan praktiksi hukum di Indonesia karena terdapat ketidakselarasan antara peraturan mengenai bentuk pengembalian biaya tiket yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020 dengan apa yang diatur oleh hukum yang berlaku di Indonesia.²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia yang menyatakan bentuk kompensasi yang diterima oleh penumpang jika terjadi adanya pembatalan penerbangan, pihak perusahaan maskapai diwajibkan untuk mengalihkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan keseluruhan biaya tiket.

Tidak hanya itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2020 tentang Standar Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Negara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, menyatakan dalam Pasal 6 mengenai standar pelayanan pemesanan tiket (*reservation*),²⁵ pengembalian biaya tiket. yang dimaksud adalah pengembalian biaya berupa uang.²⁶

²³ Fitri, 'Menolak Refund dari Traveloka dalam Bentuk Poin' (Detik News, 2020) <<https://news.detik.com/suara-pembaca/d-5117909/menolak-refund-dari-traveloka-dalam-bentuk-poin>>, dikunjungi pada 2 November 2020.

²⁴ Mochammad Yanuar 'Rizky, BPKN Sarankan Refund Tiket Pesawat sebaiknya Diberi Secara Tunai' (Hukumonline, 2020) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ec415b758023/bpkn-sarankan-i-refund-i-tiket-pesawat-sebaiknya-diberi-secara-tunai?page=all>>, dikunjungi pada tanggal 3 November 2020.

²⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1823).

²⁶ David Tobing, 'Refund Menurut Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia' (Bahasan.id, 2020) <<https://bahasan.id/refund-menurut-hukum-perlindungan-konsumen-di-indonesia/>>, dikunjungi pada 2 November 2020.

Kendati hal ini tidak dapat dibenarkan karena bertentangan atas apa yang telah diatur oleh perundang-undangan yang ada, akan tetapi hal ini tidak dapat dihindari oleh sebagian perusahaan maskapai. Masa pandemi COVID-19 membuat pihak perusahaan maskapai harus memutar otak di saat pihaknya membutuhkan biaya operasional untuk menjalankan usahanya, oleh karena itu beberapa perusahaan maskapai memilih sistem poin ataupun *voucher* sebagai salah satu jalan keluar dalam pengembalian biaya tiket.²⁷

Bentuk ganti kerugian akibat terjadinya pembatalan penerbangan pada umumnya adalah pengembalian biaya tiket. Akan tetapi, dalam masa pandemi COVID-19 pihak perusahaan maskapai sebagian besar tidak mampu mengembalikan biaya tiket dalam bentuk uang, yang mana solusi dari hal tersebut salah satunya adalah seperti pemberian poin ataupun *voucher* terbang kepada penumpang yang mana dapat menimbulkan beberapa kontra. Upaya yang telah dilakukan oleh beberapa perusahaan maskapai Indonesia telah sesuai dengan apa yang telah dipraktikkan oleh perusahaan maskapai negara-negara lain yang memang tidak punya cukup dana untuk mengembalikan biaya tiket penumpang dalam bentuk uang.

Denied Boarding Passenger

Masa pandemi COVID-19 membuat baik masyarakat, pihak perusahaan maskapai, maupun bandar udara harus beradaptasi dengan kondisi dan situasi yang ada. salah satunya dengan menaati protokol kesehatan yang telah ditetapkan pemerintah setempat. Beberapa kasus terjadi dalam masa pandemi COVID-19 dimana penumpang harus mengalami gagal terbang akibat penolakan dari pihak perusahaan maskapai ataupun pihak bandar udara karena tidak memenuhi persyaratan perjalanan dalam masa pandemi COVID-19 yang diwajibkan oleh pemerintah dan menjadi suatu bentuk persyaratan ketika ingin melakukan perjalanan menggunakan pesawat.

Definisi *denied boarding passenger* menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 merupakan suatu kondisi penumpang dalam status

²⁷ Mochammad Yanuar Rizky, *Loc. Cit.*

terangkut akan tetapi tidak dapat diangkut oleh pesawat karena alasan kapasitas pesawat udara.²⁸ Dalam peraturan perundang-undangan Indonesia, *denied boarding passenger* yang diatur dalam Peraturan Menteri permenhub 89/2015 termasuk dalam ruang lingkup keterlambatan penerbangan.²⁹ Salah satu alasan penyebab terjadinya *denied boarding passenger* adalah kapasitas pesawat udara yang berlebih akibat dari pemberlakuan *overbooking* dan *overselling*. *overbooking* dan *overselling* adalah praktik yang diterapkan oleh perusahaan maskapai untuk meminimalisir adanya kerugian dengan menjual tiket melebihi kapasitas kursi yang tersedia dalam pesawat.³⁰ Adanya praktik *overbooking* sendiri merupakan hasil dari prediksi yang dilakukan pihak perusahaan maskapai atas presentase penumpang yang diperkirakan akan datang³¹ dengan menggunakan data untuk mengidentifikasi faktor yang membuat penumpang akan datang untuk penerbangannya.

Praktik dari *overbooking* dapat menimbulkan resiko jika ternyata semua penumpang yang telah membeli tiket datang dan tidak membatalkan penerbangannya. Seperti definisi *overbooking* sendiri, jumlah tiket yang ditawarkan lebih banyak dari jumlah kursi yang tersedia, yang akhirnya hal ini akan membuat beberapa penumpang harus ditolak dan gagal terbang karena kapasitas pesawat yang penuh.

Denied boarding passenger yang merupakan akibat dari adanya *overbooking* mempunyai arti bahwa kontrak antar penumpang dengan perusahaan maskapai tidak terpenuhi sama sekali dan hal tersebut merupakan tanggung gugat perusahaan maskapai.³² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 mengatur mengenai ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami *denied boarding passenger* karena alasan kapasitas pesawat akan mendapat kompensasi berupa

²⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1823).

²⁹ 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).

³⁰ Gita Ovanda Dwi, 'Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Saat Overbooking Flights' (Skripsi, Universitas Airlangga 2019).[42].

³¹ *ibid.*

³² Gita Ovanda Dwi, *Op.Cit.*[44].

pengalihan penerbangan, pemberian konsumsi atau akomodasi, dan pengembalian biaya tiket jika tidak ditemukan jadwal penerbangan pengganti.³³

Salah satu contoh kasus *overbooking* yaitu, penumpang dari perusahaan maskapai Garuda Indonesia di tahun 2017 dengan penerbangan GA168 dengan tujuan Padang yang akan berangkat dari Bandar Udara Soekarno-Hatta, Tangerang, mengalami kerugian akibat adanya *overbooking* yang dilakukan oleh pihak perusahaan maskapai. Penumpang tersebut harus batal berangkat satu hari sebelum hari raya Idul Fitri lantaran pihak perusahaan maskapai memberitahukan bahwa pesawat telah penuh. Sesuai dengan laporan penumpang, pihak perusahaan maskapai Garuda Indonesia menjual 158 tiket pesawat dengan kapasitas pesawat maksimal 150 kursi. Hal ini sangat disayangkan oleh penumpang karena terjadi disaat momen lebaran serta tanpa adanya pemberitahuan dari pihak perusahaan maskapai terlebih dahulu.³⁴

Peraturan penerbangan internasional seperti Konvensi Montreal 1999 tidak menjelaskan definisi dari *denied boarding passenger*. Konvensi Montreal 1999, relevan hanya pada pembahasan mengenai keterlambatan penerbangan (*delay*) (Pasal 19) dan batasan tanggung gugat perusahaan maskapai terkait dengan keterlambatan penerbangan (*delay*) (Pasal 22). Seperti yang diketahui bahwa ada banyak negara menjadi peserta dari Konvensi Montreal 1999, maka dengan demikian Konvensi Montreal 1999 merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari tatanan hukum nasional dan pengaturannya dalam konvensi tersebut dapat menjadi harus acuan bagi negara peserta konvensi.³⁵

Pengaturan mengenai *denied boarding passenger* yang tidak diatur secara spesifik oleh Konvensi Montreal 1999 membuat negara anggota dari konvensi melakukan pengaturan mengenai *denied boarding passenger* di dalam ketentuan nasionalnya

³³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486).

³⁴ Damar Iradat, 'Penumpang Garuda Batal Berangkat Ke Padang Karena Overbook' (Medcom, 2017) <<https://www.medcom.id/nasional/peristiwa/wkBArWqb-penumpang-garuda-batal-berangkat-ke-padang-karena-overbook>>, dikunjungi pada 10 November 2020.

³⁵ Ieva Deviatnikovaitė, 'The Montreal Convention of 1999 and Regulation No. 261/2004 In The EU CJ and national Case Law' (2018) 11 *Baltic Journal of Law and Politics*. [23].

yang mana ketentuan tersebut dapat menimbulkan ruang lingkup dari *denied boarding passenger* berbeda-beda untuk setiap negara, dan hal ini dapat menimbulkan kebingungan jika ada *denied boarding passenger* pada penerbangan internasional karena ruang lingkup *denied boarding passenger* yang berbeda-beda antar negara anggota akan berpengaruh pada tanggung gugat dari pihak perusahaan maskapai.

Mengenai tanggung gugat pihak perusahaan maskapai, *denied boarding passenger* dapat disebabkan oleh pihak perusahaan maskapai atau penumpang itu sendiri. Dalam kasus *denied boarding passenger* yang merupakan akibat dari *overbooking*, perusahaan maskapai memang diwajibkan untuk bertanggung gugat dan memberikan ganti rugi. Akan tetapi jika alasan dari *denied boarding passenger* merupakan alasan yang harusnya dipenuhi penumpang untuk menaiki pesawat, maka pihak perusahaan maskapai dapat melakukan *denied boarding passenger* pada penumpang tersebut tanpa ada kewajiban untuk bertanggung gugat ataupun memberikan ganti rugi kepada penumpang tersebut.

Pada masa pandemi COVID-19, pemerintah membuat beberapa protokol kesehatan yang harus ditaati oleh masyarakat termasuk calon penumpang dari perusahaan maskapai, salah satunya di jelaskan pada Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2020 Tentang Kriteria dan Persyaratan Perjalanan Orang dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru Menuju Masyarakat Produktif dan Aman *Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)* mengenai dokumen kesehatan seperti hasil *Rapid Test* ataupun *PCR Test* dengan hasil negatif atau *non reactive* yang harus dipersiapkan sebelum melakukan keberangkatan.³⁶ Peraturan tersebut dibuat dengan tujuan meminimalisir penyebaran COVID-19, akan tetapi dalam praktiknya sendiri masih banyak penumpang yang harus ditolak untuk terbang karena tidak melengkapi dokumen kesehatan ataupun dokumen kesehatan yang dibawa sudah tidak valid atau kadaluwarsa.³⁷

³⁶ Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2020 Tentang Kriteria dan Persyaratan Perjalanan Orang dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru Menuju Masyarakat Produktif dan Aman *Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*,

³⁷ Lana Olivia, 'Dokumen Tidak Lengkap, 100 Penumpang di Soetta Gagal Terbang' (Berita Satu, 2020) <<https://www.beritasatu.com/faisal-maliki-baskoro/nasional/635625/dokumen-tidak-lengkap-100-penumpang-di-soetta-gagal-terbang>>, dikunjungi pada 14 November 2020.

***Bodily Injury* dalam Ketentuan Ganti Kerugian**

COVID-19 ditetapkan menjadi sebuah pandemi karena peningkatan penyebaran virus ini dikategorikan tinggi oleh WHO. Jika WHO menetapkan suatu wabah menjadi pandemi maka WHO memberi peringatan kepada seluruh negara dunia untuk mencegah dan siap siaga atas penyebaran COVID-19.³⁸

Gejala penderita COVID-19 tidak selalu terlihat, itulah mengapa masyarakat wajib waspada dan disarankan selalu menjaga kebersihan untuk terhindar dari resiko tertularnya COVID-19. Masing- masing orang memiliki respon yang berbeda jika tertular COVID-19. Beberapa orang perlu dirawat di rumah sakit untuk segera pulih, namun ada pula yang tidak mengalami gejala apa pun dan sembuh dengan sendirinya. Gejala paling umum saat seseorang menderita COVID-19 adalah kelelahan, batuk kering, dan disertai dengan demam itulah mengapa di dalam praktiknya ukur suhu badan menjadi sebuah acuan apakah seseorang mengidap COVID-19. Akan tetapi tidak boleh dilupakan bahwa sebagian orang yang menderita COVID-19 tidak memiliki dan merasakan gejala tersebut.

Penderita COVID-19 tanpa gejala akan merasa sehat karena tidak merasakan gejala apapun dan tidak jarang dari mereka tetap melakukan aktivitas seperti biasa. Inilah mengapa COVID-19 cukup susah untuk dikendalikan karena beberapa orang tanpa gejala tetap dapat menularkan COVID-19 kepada orang lain tanpa disadari.³⁹ Pemerintah Indonesia pada akhirnya mengeluarkan metode untuk melakukan beberapa tes untuk mencegah penyebaran COVID-19 yang makin meluas yaitu dengan *Rapid test*, atau *Swab (polymerase chain reaction) PCR test*. Kedua metode tersebut mempunyai kelebihan dan kekurangan masing- masing dan keduanya juga tidak dapat menjadi bukti akurat 100% untuk mendeteksi seseorang menderita

³⁸ Rehia Sebayang, 'WHO Nyatakan COVID-19 Jadi Pandemi, Apa Maksudnya ?' (CNBC Indonesia, 2020) <<https://www.cnbcindonesia.com/news/20200312075307-4-144247/who-nyatakan-wabah-covid-19-jadi-pandemi-apa-maksudnya>> , dikunjungi pada 22 November 2020.

³⁹ Dinda Siliviana Dewi, 'Bahaya Silent Carrier Corona, Pasien dengan COVID-19 Tanpa Gejala' (Tirto.id, 2020) <<https://tirto.id/bahaya-silent-carrier-corona-pasien-dengan-covid-19-tanpa-gejala-eJh4>>, dikunjungi pada 22 November 2020.

COVID-19 atau tidak.⁴⁰

Bandar udara dan pesawat merupakan salah satu tempat yang memiliki risiko tinggi terjadi penularan COVID-19. Bandar udara merupakan tempat dimana banyak orang berkumpul entah itu dari berbagai macam daerah atau berbagai macam negara. Hal tersebut akan menimbulkan masalah yang harus diperhatikan oleh pihak perusahaan maskapai jika terjadi penularan COVID-19 yang menyebar melalui *droplets*. Oleh karena itu, para pelaku jasa penerbangan perlu memberlakukan kebijakan untuk mencegah penyebaran COVID-19.

Kasus penularan COVID-19 ini sempat terjadi pada penerbangan dengan perjalanan London menuju ke Vietnam pada bulan Maret 2020 saat awal mula protokol kesehatan masih belum menjadi prioritas utama seperti saat ini. Seorang wanita berumur 27 tahun yang duduk di kursi kelas bisnis mengalami sakit tenggorokan dan batuk rupanya terdeteksi mengalami COVID-19 setelah 4 hari terhitung sejak melakukan perjalanan. Sayangnya wanita tersebut telah menularkan COVID-19 kepada 14 penumpang dan satu awak kabin pesawat. pertanyaan yang muncul mengenai bagaimana bentuk tanggung gugat dari pihak maskapai jika ada penumpang yang tertular COVID-19 di dalam pesawat seperti kasus tersebut.⁴¹

Dalam dunia hukum penerbangan dikenal dengan istilah “luka” (*injury*) yang dapat terjadi pada penumpang perusahaan maskapai. Ketentuan nasional tidak mendefinisikan istilah luka, dan apa yang dimaksud dengan luka. Pihak perusahaan maskapai wajib bertanggung gugat atas kerugian yang menyebabkan penumpang meninggal, cacat ataupun mengalami luka.⁴²

Di dalam pasal tiga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 menyatakan penumpang yang mengalami luka dan harus dirawat di rumah

⁴⁰ Pebriansyah Ariefana, ‘Dokter RS Persahabatan Ungkap Kemungkinan Tes PCR Corona Tak Akurat’ (Suara.com, 2020) <<https://www.suara.com/news/2020/05/06/155237/dokter-rs-persahabatan-ungkap-kemungkinan-tes-pcr-corona-tak-akurat?page=all>>, dikunjungi pada 23 November 2020.

⁴¹ Maggie Fox, ‘Corona Virus Can spread on Airline Flights, Two Studies Show’ (CNN, 2020) <<https://edition.cnn.com/2020/09/18/health/coronavirus-airline-transmission-studies/index.html>>, 19 dikunjungi pada 23 November 2020.

⁴² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486).

sakit atau harus menjalani pengobatan maka akan diberikan kompensasi sebesar biaya perawatan nyata paling besar Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah). Ketentuan ganti kerugian di peraturan menteri tersebut hanya melingkupi biaya perawatan nyata.

Namun apakah tertularnya COVID-19 dapat dikategorikan sebagai luka yang ada pada ketentuan nasional perlu dianalisa lebih dalam terlebih dahulu. Jika mengacu pada ketentuan internasional, maka ketentuan luka diperluas sampai dengan kesehatan penumpang.⁴³ Jika penumpang yang tertular COVID-19 di dalam pesawat merupakan bentuk kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan maskapai maka sudah seharusnya pihak perusahaan maskapai bertanggung gugat sesuai dengan peraturan yang tertera dalam ketentuan nasional.

Definsi Kecelakaan Dalam Pengangkutan Udara

Penekanan di dalam ketentuan internasional Konvensi Montreal 1999 menekankan bahwa luka dan kematian tersebut terjadi atas kecelakaan yang dialami saat berada dalam pesawat atau dalam proses embarkasi atau disembarkasi. Pasal 17 pada Konvensi Montreal 1999 menyatakan sebagai berikut; *“The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.”*

Konvensi Montreal 1999 tidak mendefinisikan istilah kecelakaan secara jelas yang pada akhirnya meninggalkan pertanyaan mengenai definsi dan ruang lingkup kecelakaan yang harus diinterpretasi secara hukum oleh negara anggota. Jika melihat definsi kecelakaan dalam ICAO *Annex 13* menyatakan kecelakaan adalah suatu kejadian yang dialami penumpang saat pengoperasian pesawat dari proses

⁴³ Ridha Aditya, ‘Tanggung Jawab Bandara dan Masakapai Penerbangan di Tengah Pandemi’ (Hukumonline, 2020) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ecc8249d3c20/tanggung-jawab-bandara-dan-maskapai-penerbangan-di-tengah-pandemi-oleh--ridha-aditya-nugraha?page=3>>,dikunjungi pada 23 November 2020.

keberangkatan sampai penumpang turun dari pesawat dimana penumpang tersebut mengalami luka berat akibat berada di dalam pesawat sebagai salah satu ruang lingkup kecelakaan yang diatur dalam ICAO *Annex 13*. Akan tetapi hal tersebut bukan merupakan kecelakaan jika luka berat yang terjadi disebabkan oleh penyebab yang alami, yang dilakukan sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain.

Kecelakaan yang terdapat dalam putusan Mahkamah Agung Amerika Serikat dalam kasus *Air France v. Saks* menginterpretasikan kecelakaan di bawah Konvensi Warsaw 1929 sebagai kejadian yang tidak terduga atau luar biasa atau yang terjadi dari luar diri penumpang.⁴⁴ Contohnya seperti jika ada penumpang yang mengalami sakit leher karena terlalu lama duduk di dalam pesawat bukanlah termasuk kecelakaan karena hal tersebut merupakan hal yang sudah biasa terjadi hampir disetiap penerbangan dan bukan merupakan sesuatu yang luar biasa dan tidak terduga.⁴⁵ Mahkamah agung juga menjelaskan bahwa tidak hanya mengenai definisi kecelakaan yang harus diperhatikan akan tetapi sebab dari kecelakaan tersebut menjadi tidak kalah penting mengingat hal itu merupakan titik berat dimana pihak perusahaan maskapai perlu bertanggung gugat dan seberapa besar tanggung gugat perusahaan maskapai yang diperlukan.

Dunia penerbangan belum pernah mengalami situasi seperti pandemi yang menyebar secara global sehingga banyak pertanyaan dan kekhawatiran yang tidak dapat dijawab secara eksplisit oleh regulasi ataupun konvensi. Disaat yang bersamaan pihak perusahaan maskapai harus menyeimbangkan hak yang harus diterima penumpang dengan keamanan dan kepercayaan yang harus dijaga.⁴⁶

Sifat COVID-19 yang beresiko menular hingga belum ditemukannya jalan keluar yang pasti selain dengan menciptakan vaksin membuat penularan antar penumpang merupakan sesuatu yang bukan termasuk peristiwa luar biasa

⁴⁴ Kathryn M. Nutt, 'Air France v. Saks: An Accidental Interpretation of The Warsaw Convention' (1986) 1 American University of International Law Review.[209].

⁴⁵ *ibid.*

⁴⁶ Elaine de Salomon, [*et.,al*], 'Potential COVID-19 Liability Facing Air Carrier' (Blankrome, 2020) <<https://www.blankrome.com/publications/potential-covid-19-liability-facing-air-carriers>>, dikunjungi pada 25 November 2020.

ataupun tidak terduga yang berarti tidak dapat memenuhi persyaratan sebagai kecelakaan.⁴⁷ Jika berkaca pada interpretasi putusan oleh Mahkamah Agung Amerika Serikat, maka penularan tersebut menjadi resiko yang akan terus terjadi di setiap penerbangan selama belum ditemukannya vaksin untuk COVID-19. Daripada mempermasalahkan apakah COVID-19 termasuk dalam kategori kecelakaan yang diatur di dalam konvensi, isu yang lebih tepat untuk dibahas adalah mengenai sebab adanya COVID-19 yang terjadi di dalam pesawat perlu di analisa lebih lanjut untuk memutuskan apakah ada atau tidak adanya 'kecelakaan' dan apakah hal tersebut terjadi atas kelalaian atau kesalahan dari pihak perusahaan maskapai.

Seperti yang terjadi pada kasus *Waxman v. C.I.S Mexicana De Aviacion*, dimana penumpang bernama Waxman harus mengalami luka di kaki kirinya akibat tertusuk jarum suntik yang muncul dari kain jok tepat di depan kursinya. Hal ini merupakan kecelakaan yang disebabkan oleh pihak perusahaan maskapai karena tidak benar dan tidak teliti saat membersihkan pesawat sebelum melakukan penerbangan berikutnya.⁴⁸ Sama dengan sebab penularan COVID-19 yang terjadi di dalam pesawat yang bisa saja merupakan suatu bentuk kelalaian dari pihak perusahaan maskapai untuk memeriksa dan menerapkan protokol kesehatan secara menyeluruh, maka hal tersebut dapat dikategorikan sebagai kecelakaan yang disebabkan oleh pihak perusahaan maskapai.

Perusahaan maskapai dapat melepaskan diri dari tanggung gugat jika memang ternyata tertularnya penumpang merupakan bentuk dari kelalaian penumpang itu sendiri, contohnya pada awal COVID-19 belum ditetapkan menjadi pandemi global pada bulan Januari 2020 dengan rute penerbangan dari Singapura menuju China, seorang pria berusia 44 tahun tertular COVID-19 karena menurunkan masker wajah

⁴⁷ Eman Naboush [*et.,al.*], 'Air Carrier's Liability for the Safety of Passenger during COVID-19 Pandemic' (2020) *Journal of Air Transport Management*. [2].

⁴⁸ *ibid.*

yang ia pakai untuk berbicara kepada anak dan istrinya.⁴⁹ Kasus ini merupakan salah satu kasus pertama yang memungkinkan bahwa penularan dapat terjadi di dalam pesawat sehingga diperlukannya protokol kesehatan yang tepat untuk mencegah hal tersebut terjadi. Akan tetapi jika kasus serupa terjadi setelah adanya penerapan protokol kesehatan maka perusahaan maskapai dapat menggunakan alasan tersebut untuk membebaskan tanggung gugatnya.

Berbeda dengan tertularnya COVID-19 oleh penumpang yang tidak mempunyai gejala serta menunjukkan hasil negatif pada tes yang telah di prasyaratkan sebelum melakukan keberangkatan dan hal tersebut juga diikuti oleh pihak perusahaan maskapai yang telah melakukan usaha yang cukup untuk mencegah penularan seperti pembersihan pesawat yang menyeluruh serta menerapkan protokol kesehatan yang tepat, maka hal tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai kecelakaan karena luka atau penularan tersebut terjadi karena reaksi normal, diharapkan, dan terjadi atas dalam diri penumpang itu sendiri, tidak ada campur tangan pihak perusahaan maskapai yang mempengaruhi tertularnya penumpang tersebut.

Dalam rangka menentukan siapakah pihak yang bertanggung gugat dalam penularan COVID-19 yang dialami oleh penumpang, penumpang wajib menunjukkan bahwa sakit yang diterima atau dirasakan haruslah dalam ruang lingkup tanggung gugat pihak perusahaan maskapai yaitu dimulai dari proses embarkasi sampai proses disembarkasi. Adanya pembuktian kerugian yang dialami penumpang jika dalam topik ini adalah sakit akibat tertularnya COVID-19 akan menjadi permasalahan baru manakala adanya jeda waktu atau istilah medisnya adalah masa inkubasi dari waktu realita penumpang itu tertular dengan munculnya gejala dari penyakit itu sendiri. Jika dalam kasus COVID-19 gejala tersebut dapat muncul dalam waktu 1-14 hari atau bahkan tidak muncul sama sekali. Tentunya hal ini tidak akan bisa ditunjukkan oleh penumpang tanpa adanya bukti medis yang akurat.

⁴⁹ Alan Levin, 'The Case the Unmasked Airline Passenger Contracting COVID-19 Adds Fuel to Growing Debate' (Fortune.com, 2020) <<https://fortune.com/2020/07/28/unmasked-airline-passenger-rules-masks/>>, dikunjungi pada 25 Desember 2020.

Penumpang yang memang tertular COVID-19 di dalam ruang lingkup tanggung gugat perusahaan maskapai dapat memperoleh haknya dalam bentuk ganti kerugian yang dinyatakan dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 sebesar 100.000 *Special Drawings Right* (SDR), namun seiring dengan perkembangan, terdapat perubahan nilai ganti rugi dalam Konvensi Montreal 1999 yang ditinjau setiap 5 tahun sekali. Untuk saat ini ganti kerugian yang diatur dalam Konvensi Montreal 1999 mencapai 128,821 *Special Drawings Right* (SDR),⁵⁰ yang mana hal tersebut menunjukkan bahwa ganti kerugian dalam Konvensi Montreal 1999 mengikuti perkembangan nilai mata uang dunia pada saat ini⁵¹ jika terbukti bahwa tertularnya penumpang merupakan bentuk kesalahan ataupun kelalaian dari pihak perusahaan maskapai. Namun demikian, perusahaan maskapai tidak perlu mengganti kerugian jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita penumpang bukanlah atas kesalahan dari pihaknya.

Kesimpulan

Penumpang yang memilih alat transportasi udara sebagai pilihan melakukan perjalanan dapat mengalami kerugian seperti keterlambatan penerbangan (*delay*), pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*), *denied boarding passenger*, *bodily injury*, hingga kematian. Adanya pandemi COVID-19 menyebabkan permintaan penumpang menurun secara drastis sebagai akibat dari pembatasan perjalanan dan ketidakpercayaan penumpang untuk melakukan penerbangan. Akan tetapi penumpang yang melakukan perjalanan dalam masa pandemi tetap dapat beresiko mengalami kerugian yang salah satunya merupakan akibat dari adanya kesalahan atau kelalaian dari pihak perusahaan maskapai. Untuk itu perlu adanya perlindungan hukum bagi penumpang pesawat untuk melindungi

⁵⁰ Judy R. Nemsick, 'Montreal Convention Limits of Liability Increased' (HKLAW, 2019) <<https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2019/12/montreal-convention-limits-of-liability-increased>>, dikunjungi pada 25 Desember 2020.

⁵¹ 1 SDR dengan kurs mata uang saat ini di Indonesia (tertanggal 25 Desember 2020) adalah Rp. 20.462,00.- Hal ini membuat nilai total ganti kerugian yang dapat diterima oleh penumpang yang tercantum dalam Pasal 21 Konvensi Montreal 1999 adalah IDR 2.635.935.302,00.-

hak penumpang sehingga kesehatan, keamanan, dan keselamatan penumpang terjamin dalam masa pandemi COVID-19.

Daftar Bacaan

Buku

Adhy Riadhy Arafah, *Pengantar Hukum Penerbangan Privat* (Prenada Media Group 2019).

I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law* (Wolters Kluwer 1993).

Margherita Colangelo, *Introduction to European Union Transport Law* (Roma-Trepress 2016).

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum : Edisi Revisi* (Kencana Predana Media Grup 2005).

Jurnal.

Eman Naboush, *et al*, 'Air Carrier's Liability for the Safety of Passenger during COVID-19 Pandemic' (2020) *Journal of Air Transport Management*.

Kathryn M. Nutt, 'Air France v. Saks: An Accidental Interpretation of The Warsaw Convention' (1986) 1 *American University of International Law Review*

Lee [et.,al], 'Air carrier Liability for Delay : A Plea to Return to International Uniformity' (2012) 77 *Journal of Air law and Commerce*

Leva Deviatnikovaite, 'The Montreal Convention of 1999 and Regulation No. 261/2004 In The EUCJ and national Case Law' (2018) 11 *Baltic Journal of Law and Politics*.

Paul Stephen Dempsey, [et.,al], 'Montreal v. Brussels : The Conflict of laws on The Issue on Delay in International Carriage', *Kluwer Law International*.

Skripsi/Thesis/Disertasi

Gita Ovanda Dwi, 'Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Saat Overbooking Flights' (Skripsi, Universitas Airlangga 2019).

Michael Thomas Seelhorst, 'Flight Cancellation Behavior and Aviation System Performance' (Disertasi, Universitas California).

Laman

Alan Levin, 'The Case the Unmasked Airline Passenger Contracting COVID-19 Adds Fuel to Growing Debate' (Fortune.com 2020) <<https://fortune.com/2020/07/28/unmasked-airline-passenger-rules-masks/>> dikunjungi pada 25 Desember 2020.

Judy R, 'Nemsick, Montreal Convention Limits of Liability Increased' (HKLAW, 2019) <<https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2019/12/montreal-convention-limits-of-liability-increased>> dikunjungi pada 25 Desember 2020.

Elaine de Salomon et all, 'Potential COVID-19 Liability Facing Air Carrier' (Blankrome, 2020) <<https://www.blankrome.com/publications/potential-covid-19-liability-facing-air-carriers>> dikunjungi pada 25 November 2020.

Ashley Nunes, 'How COVID-19 Will Change Air Travel as We Know It (BBC, 2020)' <<https://www.bbc.com/future/article/20200709-how-covid-19-will-change-air-travel-as-we-know-it>> dikunjungi pada 29 Oktober 2020.

Francisca Christy, 'Kemenhub : Penutupan Penerbangan Hanya Berlaku di Wilayah PSBB' (Bisnis Tempo, 2020) <<https://bisnis.tempo.co/read/1335313/kemenhub-penutupan-penerbangan-hanya-berlaku-di-wilayah-psbb/full&view=ok>> dikunjungi pada tanggal 29 Oktober

Ridha Aditya, 'Tanggung Jawab Bandara dan Masakapai Penerbangan di Tengah Pandemi' (Hukumonline, 2020) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/1t5ecc8249d3c20/tanggung-jawab-bandara-dan-maskapai-penerbangan-di-tengah-pandemi-oleh--ridha-aditya-nugraha?page=3>> dikunjungi pada 23 November 2020.

World Health Organization (WHO), 'Corona Virus Disease For The Public : Mythbusters' (WHO, 2020) <<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/myth-busters>> dikunjungi pada 23 Oktober 2020.

Maggie Fox, 'Corona Virus Can spread on Airline Flights, Two Studies Show' (CNN, 2020) <<https://edition.cnn.com/2020/09/18/health/coronavirus-airline-transmission-studies/index.html>> dikunjungi pada 23 November 2020.

Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

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.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1823.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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) Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 405.

Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 tentang Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19).

Montreal Convention 1999 Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air.

Regulation EC No. 261/2004 of The European Parliament and of The Council of 11 February 2004, Establishing Common Rules on Compensation and Assistance to Passenger in the Event of Denied Boarding and of Cancellation or Long Delay of Flights, and Repealing Regulation (EEC) No. 295/91.

Putusan

US District Court For The Southern District of New York, 13 F.Supp 2d 508 (1998), Philip and Beth WAXMAN, Plaintiffs, v. C.I.S. MEXICANA DE AVIACION, S.A. DE C.V., a Mexican Corporation; and Signature Flight Support Corporation, Defendants, No. 97 Civ. 7299(DLC), 14 Juli 1998.

--halaman ini sengaja dibiarkan kosong--