

PERTANGGUNGJAWABAN KESELAMATAN PENUMPANG PENGANGKUTAN UDARA DI MASA PANDEMI COVID-19 BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN

Destiya

E-mail: Destiyakjm@gmail.com

Mahasiswa Universitas Sebelas Maret Surakarta

Tuhana

E-mail: Tuhana.s.h@gmail.com

Universitas Sebelas Maret Surakarta

Article Information

Keywords: Carriers; Liability;
Transmission of COVID-19

Abstract

This article is to find out the pattern of the carrier's accountability mechanism for the transmission of COVID-19 in the implementation of air transportation. Aviation Research is a normative legal research that uses a statutory approach and is prescriptive. Primary legal materials and secondary legal materials used were analyzed using the syllogistic deduction method. Based on the results of research and discussion, it was found that the transmission of COVID-19 is the scope of responsibility for air transportation. The health protocol policy is the basis for determining the form of transport responsibility. Compliance with Article 141 paragraph (1) of Law Number 1 Year 2009 and the theory of air transport liability. The implementation of the accountability mechanism applies three accountability mechanisms. The element of carrier error is proven, there is no fraud resulting from COVID-19 negative or non-reactive documents and the place where the transmission occurs.

Abstrak:

Kata Kunci: Pengangkutan;
Penularan COVID-19;
Pertanggungjawaban

Artikel ini untuk mengetahui pola mekanisme pertanggungjawaban pengangkut atas penularan COVID-19 dalam penyelenggaraan pengangkutan udara. penerbangan Penelitian merupakan penelitian hukum normatif yang menggunakan pendekatan perundang-undang serta bersifat preskriptif. Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder digunakan dianalisis menggunakan metode deduksi silogisme. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh bahwasanya penularan COVID-19 menjadi ruang lingkup pertanggungjawaban pengangkutan udara. Kebijakan protokol kesehatan menjadi dasar penentuan bentuk pertanggungjawaban pengangkutan. Kesesuaian Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan teori pertanggungjawaban pengangkutan udara. Pemberlakuan mekanisme pertanggungjawaban berlaku tiga mekanisme pertanggungjawaban. Unsur kesalahan pengangkut terbukti, tidak adanya penipuan hasil dokumen negatif atau non reaktif COVID-19 dan tempat terjadinya penularan.

A. Pendahuluan

Sejak tahun 2019 akhir, dunia dihadapkan dengan *Public Health And Social Measures* (PHSM). PHSM yang timbul disebabkan oleh SARS-CoV-2. SARS- CoV-2 atau *A Novel Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) merupakan virus yang menyerang pernafasan dan dapat menimbulkan penyakit akut seperti SARS, MERS hingga kematian. COVID-19 dapat tersebar secara *human to human transmision*. Mudahnya penyebaran COVID-19 berakibat pada siatuasi pandemi. Konsidi pandemi ditetapkan oleh Badan Kesehatan Dunia pada tanggal 11 Bulan Maret Tahun 2020 (World Health Organization, 2020:1).

Indonesia menetapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) sebagai penanganan pencegahan penularan COVID-19. PSBB ditetapkan dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan coronavirus Disease 2019 (COVID-19). PSBB memberikan batasan dan penetapan pada bidang transportasi. Penetapan pembatasan moda tranportasi diatur pada Pasal 13 ayat (1) huruf e. Pandemi COVID-19 memberikan hambatan pada mobilitas pengangkutan udara. Hal ini dikarenakan gejala penularan COVID-19 yang sulit dideteksi dikarenakan memiliki gejala yang umum, yakni batuk kering, demam lebih dari atau sama dengan 38°C, serta 1-14 masa inkubasidengan gejala yang timbul rata-rata 5 hari (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2020:5-7).

Sebelum adanya pandemi COVID-19, pada praktiknya pengangkut yakni maskapai penerbangan PT Garuda Indonesia melakukan pertanggungjawaban. PT Garuda Indonesia bertanggungjawab atas keselamatan penumpang yang mengalami cedera dan kematian akibat dari penerbangan. PT Garuda Indonesia melakukan pertanggungjawaban dimana besar ganti rugi yang diberikan disesuaikan dengan ketentuan Pasa 43 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (Sri Ambarwati, 2008:95).

Pandemi COVID-19 tidak masuk kedalam sebuah alasan yang menjadikan pelaku usaha tidak melakukan kewajibannya. Penumpang dan pengangkut sebagaimana ketentuan Pasal 1 angka 27 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dapat dikatakan melakukan perjanjian setelah penumpang membeli dan membayar tiket pesawat. Hubungan hukum antara pengangkut dengan penumpang secara langsung mengikat satu sama lain, menimbang perjanjian tersebut dibuktikan dengan adanya tiket pesawat yang telah dibayar penumpang. Dikaitkan dengan keadaan pandemi COVID-19, sebagaimana yang telah dikaji, pandemi COVID-19 tidak dapat digolongkan sebagai *force majeure* (Arie Excell Prayogo, 2020: 312). Maka dari itu, adanya pandemi COVID-19 menimbulkan permasalahan hukum baru, mengingat sebelum adanya pandemi keselamatan penumpang telah menjadi tanggung jawab pengangkut dalam praktiknya menyelenggarakan usaha pengangkutan udara. Menimbang, pandemi COVID-19 tidak menjadi dasar untuk salah satu pihak perjanjian tidak mampu melaksanakan kewajibannya (Andi Risma & Zainuddin, 2021:100).

Berdasarkan paparan di atas artikel ini mengkaji pertanggungjawaban pengangkut pengangkutan udara terhadap keselamatan penumpang di masa Pandemi COVID-19 berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

B. Metode Penelitian

Artikel ini berjenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum selalu berjenis normatif (Peter Mahmud Marzuki, 2019:55-56). Metode pendekatan penelitian berdasarkan undang-undangan. Dimana penelitian ini bersifat preskriptif. Sumber bahan hukum primer yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan yang bersifat autoritatif. Sumber bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku teks, kamus hukum, jurnal hukum, skripsi hukum, doktrin, artikel hukum dan publikasi hukum (Peter Mahmud Marzuki, 2019: 181). Perolehan sumber bahan hukum dengan menggunakan teknik pengumpulan bahan hukum studi kepustakaan. Kedua sumber bahan hukum yang digunakan pada penelitian dianalisis dengan teknik deduksi silogisme (Peter Mahmud Marzuki, 2019:89).

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pertanggungjawaban pengangkutan udara berdasarkan konsep teori pertanggungjawaban hukum, menerapkan teori (Martono, 2017: 219):

1. Tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*based on fault liability*)

Konsepnya pengangkut berkewajiban memberikan segala ganti kerugian atas kesalahan yang dilakukannya. Kesalahan pengangkut berdampak kerugian yang dialami oleh penumpang maka dari itu pengangkut wajib bertanggungjawab atas kesalahannya (Putra Halomoan HSB, 2017: 160).

2. Tanggung jawab hukum atas dasar praduga (*presumption of liability*)

Teori ini pada utamanya berkonsep apabila dapat dibuktikannya kesalahan tidak terlepas dari tindakan penumpang sendiri (*contributary negligence*) atau dibuktikannya sudah dilakukan tindakan pencegahan, pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab (Martono, 2017: 224-225). Sistem pembuktian menerapkan sistem beban pembuktian terbalik dimana pihak yang dirugikan tidak berkewajiban untuk membuktikan (Retno Puspandari, 2017: 97).

3. Tanggung jawab hukum tanpa kesalahan atau mutlak (*liability without fault* atau *absolute liability*)

Bahwasanya secara mutlak pengangkut bertanggungjawab atas segala kerugian yang diderita penumpang dimana tidak diperlukan adanya pembuktian kesalahan terlebih dahulu (Martono, 2017: 227-228).

- a. Terjadinya Penularan COVID-19 dalam Pengangkutan Udara

Terjadinya penularan COVID-19 didasarkan pada ketentuan terbaru terkait penyelegaraan pengangkutan selama pandemi COVID-19. Sebelum mengkategorikan penularan COVID-19 termasuk kedalam sebuah kejadian penerbangan perlu dilakukan pengkajian terkait faktor-faktor yang mendorong terjadinya penularan virus (Eman Naboush, Dkk, 2020: 2). Protokol kesehatan menjadi sebuah keajegan dalam mencegah penularan COVID-19. Disetiap perjanjian terkadung fakta. hukum dan kebiasaan sebagai syarat dan ketetuan di dalamnya. Bahwa ketentuan protokol kesehatan dan dokumen

hasil test uji yang menjadi kebiasaan baru adalah syarat dan ketentuan tambahan yang tidak terpisah dari perjanjian pengangkutan antara penumpang dengan pengangkut dimasa pandemi COVID-19. Analoginya bahwa dalam hal jual beli dipasar, kebiasaan para pihak dalam kurung waktu tertentu adalah ketentuan tersirat yang terkadung dalam perjanjian (Arthur Lewis, 2009: 95-96).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran COVID019 *jo* Perubahan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020, Pasal 5 ayat (2) menetapkan wajib menggunakan masker, mematuhi jaga jarak, mematuhi arahan petugas, melakukan *online check in* bagi penumpang. Pasal 7 ayat (2) memberikan kewajiban penumpang untuk melapor saat merasakan timbul gejala COVID-19. Kewajiban pengangkut pada Pasal 5 ayat (3) (4) diberikan ketetapan untuk melakukan penjualan tiket dalam jaringan, penerapan jaga jarak, mensterilkan alat angkut, memastikan seluruh personil menerapkan protokol kesehatan dan keadaan sehat sebagaimana standar yang ditetapkan, menyediakan tempat cuci muka, melakukan pemeriksaan suhu. Pasal 6 memberikan kewajiban untuk pengangkut memastikan penumpang mengisi Kartu Kewaspadaan Kesehatan atau *Health Alert Card* (HAC). Surat Edaran Satuan Tugas Penanganan COVID-19 Nomor 14 Tahun 2021 tentang Ketentuan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dalam Masa Pandemi COVID-19 memberikan ketentuan terkait penerapan 3M. 3M terdiri dari memakai masker, menjaga jara, menghindari kerumuan serta mencuci tangan.

Protokol kesehatan sebagai syarat dan ketentuan yang tersurat dalam bentuk kebiasaan penerapan protokol kesehatan maka secara yuridis pengangkut yang tidak menerapkan protokol tidak melakukan prestasinya. Pasal 1234 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata perjanjian mengandung tindakan berupa berbuat sesuatu, tidak bebuat sesuatu atau memberikan sesuatu. Ketentuan protokol kesehatan memberikan kewajiban untuk menerapkan protokol sebagai bentuk prestasi memberikan sesuatu. Dengan demikian, tidak telaksananya protokol kesehatan sebagaimana ketentuan dalam undang-undang adalah bentuk cidera janji. Simanjutak menjelaskan salah satu bentuk cidera janji atau wanprestasi bebentuk tidak tepenuhinya sesuatu (Simanjutak, 2015 : 292).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata telah mengatur bahwa tanggung jawab tidak hanya sebatas pada kesalahan yang dilakukan oleh dirinya sendiri namun pertanggungjawaban juga melingkupi seseorang yang berada dipengawasannya. Seperti seorang majikan yang bertanggungjawab atas kesalahan orang yang diangkatnya untuk mewakili urusnya atau yang ditugaskannya atau yang dipekerjakannya. Berdasarkan pada Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata apabila penularan COVID-19 terjadi akibat kelalaian atau kesalahan orang yang dipekerjakan pengangkut maka pengangkut bertanggung jawab pula untuk memberikan ganti rugi atas kerugian penumpang yang disebabkan oleh personilnya.

RT-PCR (3 X 24 Jam), *rapid test* antigen (2 X 24 Jam) dan hasil test negatif GeNose C19 pada ketentuan SE GUGUS COVID-19 Nomor 14 Tahun 2021. Dikaitkan dengan ketentuannya ditentukan harus tertera hasil negatif atau non reaktif. Ketentuan ini bukalan sebuah paksaan dalam perjanjian pengangkutan di masa Pandemi COVID-19. Penumpang diberi kesempatan untuk tidak terlibat dengan perjanjian. Keputusan untuk terikat atau tidaknya dengan perjanjian ada pada tangan penumpang. Apabila penumpang tidak bersedia dengan ketentuan dokumen test uji maka penumpang berhak untuk tidak melakukan pembayaran tiket pesawat. Apabila penumpang tetap melakukan pembayaran tiket pesawat maka kesepakatan dirinya untuk menyepakati ketentuan dibalik tiket pesawat yang mengikuti mengikat dirinya. Menimbang, persetujuan penumpang baik secara diam atau terang-terangan telah diberikan atas ketentuan yang telah dirumuskan pengangkut yang menimbulkan segala hak dan kewajiban yang mengikuti (Glory Nikita Poluan, 2015: 73).

Penumpang yang menyerahkan hasil dokumen yang tidak sesuai dengan keaslian kondisinya. Dapat dimaknai sebagai hasil negatif atau non reaktif yang tertera mengandung unsur tipu muslihat. Ketidakpastian kondisi penumpang yang melakukan penipuan sebagaimana yang tertera pada dokumen. Melanggar hak penumpang sebagai pengguna jasa penerbangan untuk tidak mengalami kerugian fisik maupun psikir (Chrisai Marselino Riung, 2017: 95). Tindakan ini memenuhi ketentuan perbuatan melawan hukum yang diatur Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dimana seseorang yang melakukan perbuatan melanggar hukum yang berdampak pada kerugian yang dialami orang lain, maka seseorang tersebut wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh tindakannya. Penipuan atas hasil dokumen oleh penumpang berarti ketidakvalidan penumpang atas terbebas dari COVID-19 menjadi terbukti. Maka dari itu, penipuan tersebut memenuhi unsur perbuatan melawan hukum yang berbentuk pelanggaran atas hak orang lain yakni tidak adanya penumpang yang berpotensi menyebarkan COVID-19. Keduanya merupakan unsur-unsur perbuatan melawan hukum (Simanjutak, 2015: 304).

Tempat terjadinya penularan COVID-19 menjadi faktor akhir yang menentukan untuk dapat menjatuhkan pertanggungjawaban pengangkutan. Sebagaimana pengaturan yang telah ditentukan. Pengaturan hukum nasional mengatur kapasitas pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan penumpang terjadi sejak penumpang berada diruang tunggu bandar udara, menuju pesawat udara hingga penumpang sampai ke bandar udara yang dituju dan memasuki terminal kedatangan. Berdasarkan pembatasan yang telah dibatasi peraturan PEMENHUB Nomor PM 77 Tahun 2011 tepatnya Pasal 18 ayat (1) serta konvensi internasional, mengindikasikan bahwa dalam proses penyelenggaraan pengangkutan udara pemberlakuan kewajiban pengangkut bertanggungjawab terbatas pada ruang lingkup yang telah ditentukan. Untuk demikian, tempat dimana terjadinya penularan COVID-19 terhadap penumpang adalah salah satu faktor yang menentukan. Apabila penularan COVID-19 di bawah yurisdiksi pengangkut harus bertanggungjawab maka pengangkut berkewajiban untuk bertanggungjawab.

- b) Penularan COVID-19 Sebagai Ruang Lingkup Pertanggungjawab Di masa Pandemi COVID-19

Berdasarkan pada pengkajian ketiga faktor tersebut, mekanisme pertanggungjawaban pengangkut tekait keselamatan penumpang dimasa pandemi COVID-19 menjadi tanggungjawab pengangkut dengan syarat. Bahwasanya penularan COVID-19 ditimbukan atas kelalaian atau kesalahan pengangkut atau orang yang dipekerjakan pengangkut dikarenakan tidak menerapkan protokol kesehatan sebagaimana ketentuannya. Penularan COVID-19 terjadi di sepanjang tempat yang menjadi ruang lingkup pengangkutan. Apabila penularan COVID-19 terbukti dikarenakan keterlibatan penumpang yakni adanya penumpang yang melakukan penipuan atas hasil yang tertera dalam dokumen uji test negatif/non reaktif COVID-19 maka pengangkut dapat terbebas dari pertanggungjawaban. Sebagaimana konsep pertanggungjawab hukum berdasarkan praduga berlaku. Menimbang, penularan COVID-19 merugikan penumpang terkait kerugian kesehatan fisik. Maka kejadian selama pengangkutan yang menyebabkan kerugian atas tertularnya COVID-19, harus diganti kerugiannya. Sebagaimana yang ditentukan pada Pasal 1246 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ganti rugi berupa penggantian biaya atas biaya yang telah dikeluarkan. Berupa biaya penggantian atas pengeluaran seseorang akibat dari kerusakan yang timbul dari kelalaianya. Ketiga berupa biaya atas perolehan bunga yang harus diterima jika dirinya tidak sakit akibat penularan COVID-19. Mengingat, penularan COVID-19 merupakan kerugian pribadi yang tidak membatasi pengangkut untuk bertanggungjawab. Prinsipnya *Personal Injury* merupakan salah satu lingkup tanggungjawab atas kelalaian yang mana kelalaian yang dilakukan menyebabkan kerugian pribadi dalam bentuk penyakit-penyakit serta gangguan kondisi mental dan fisik seseorang (Arthur Lewis, 2009: 110).

Bahwasanya dengan menganalogikan pada ketentuan Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mekanisme pertanggungjawaban dengan harus dipenuhinya unsur kelalaian atau kesalahan pengangkut berkaitan dengan penerapan protokol kesehatan adalah kesesuaian. Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengimpilasikan konsep teori tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*Based on Fault Liability*). Diatur bahwasannya dengan adanya penumpang yang mengalami kerugian dalam bentuk cacat tetap, luka-luka hingga hilangnya nyawa akibat dari kejadian pengangkutan udara maka pengangkut wajib melakukan tanggung jawab. Pengaturan yang tekandung dalam pasal 141 memberikan penjelasan mekanisme bahwa dengan terpenuhinya adanya unsur kesalahan pengangkut yang menyebabkan kerugian terhadap penumpang, pengangkut berkewajiban bertanggungjawab. Muatan yang terkandung membentuk konsep unsur kesalahan yang harus terpenuhi sebagaimana yang diberlaku untuk seluruh maskapai pengangkutan udara. Mekanisme yang tersurat ialah pengangkut tidak dapat terbatas untuk secara tidak terbatas bertanggungjawab (*Unlimited Liability*) dikarenakan kesalahan-kesalahan yang menjadi unsurnya telah terpenuhi dan dibuktikan oleh penumpang (Martono & Ahmad Sudiro, 2017: 219-221). Tidak terbatasnya tanggungjawab apabila unsur kesalahan dapat dibuktikan penumpang

dikarenakan tidak termasuknya kerugian yang harus diganti adalah biaya pelayanan yang sudah dinikmati atau diperoleh (Putra Halomoan HSB, 2017: 161).

Keselarasan mekanisme pertanggungjawab terhadap faktor ditemukannya penipuan dokumen hasil test uji membebaskan pertanggungjawaban pengangkut tidak bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Sebagaimana yang ditentukan pola pertanggungjawaban memberikan beban pembuktian kepada pengangkut untuk membuktikan dirinya tidak bersalah dan tidak memberikan beban pembuktian kepada penumpang. Konsep tanggung jawab hukum perdasarkan praduga yang terimplikasi pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 telah berkesinambungan pula pada mekanisme Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 terkait bagasi kabin (Shofian Rifan Lindo, 2019: 24).

Pola mekanisme tanggung jawab yang mendasari konsep teori tanggung jawab hukum berdasarkan praduga (*presumption liability*) terkonsep pada ketentuan Pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara yang menjadi *lex specialis* dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Dimana Pasal 165 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 memberikan kewenangan untuk peraturan menteri mengundangkan peraturan menteri yang mengatur secara khusus terkait ganti rugi yang dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1). Berdasarkan pada pengaturan Pasal 19 PERMENHUB Nomor PM 77 Tahun 2011 terbebasnya pengangkut dari penuntutan tanggung gugat dikarenakan tidak terbukti kesalahan pengangkut melainkan kesalahan atas kejadian dalam penyelenggaraan pengangkutan disebabkan oleh kelalaian penumpang atau pihak ketiga. Maka dari itu, pengaturan perundang-undangan terkait pengangkutan udara mengimplikasikan konsep tanggung jawab hukum praduga (Trully Nikita Umboh, 2019:68).

Syarat dokumen uji test yang harus diberikan oleh penumpang kepada pengangkut. Pada aspek analogi pengaturan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 142 ayat (1) memiliki keselarasan pengaturan. Pada pasal tersebut pengangkut diberikan kesempatan untuk menolak penumpang yang tidak menyerahkan surat keterangan dokter dikarenakan penumpang tersebut memiliki kondisi yang khusus yakni penumpang yang sakit. Apabila penumpang yang berkondisi khusus tersebut dapat memberikan surat keterangan dokter yang menyatakan penumpang diizinkan melakukan penerbangan maka pengangkut tidak berhak menolak. Berdarkan pada pola ini, kondisi pandemi COVID-19 sebagai kodisi baru mengakibatkan adanya kondisi khusus terkait kriteria penumpang. Yaitu kesehatan fisik yang tidak terindikasi tertular COVID-19. Maka dari itu, adanya syarat keorisinilan dokumen uji test berkesinambungan dengan Pasal 142 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan.

Tidak bertentangan pola mekanisme ketiga, yakni unsur terjadinya penularan COVID-19 di bawah ruang lingkup tempat pengangkut bertanggungjawab tidak terindikasi berlawanan dengan pengaturan perundang-undangan. Secara eksplisit peraturan perundang-undangan secara tegas dan jelas telah memberikan ketentuan

batasan dimulainya hingga berakhirnya pertanggungjawaban dalam proses penyelenggaraan pengangkutan. Dimana pertanggungjawaban dimulai sejak proses penyelenggaraan pengangkutan (tibanya penumpang di bandar udara, menuju pesawat udara), penerbangan diselenggarakan (penumpang berada di pesawat udara) hingga selesainya proses penerbangan (sampainya penumpang di terminal kedatangan bandar udara tujuan). Ketentuan ini adalah ketentuan yang diatur pada Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *jo* Pasal 18 ayat (1) PERMENHUB Nomor PM 77 Tahun 2011.

Dengan demikian, dapat ditarik satu kepastian yang mendasari pada adanya kesesuaian mekanisme pertanggungjawaban dimasa pandemi dengan Undang-Undang Penerbangan. Pertama, sesuainya unsur kesalahan pengangkut terkait protokol dengan pengaturan Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 serta konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan. Kedua selarasnya unsur terbasnya pengangkut jika terjadi penipuan hasil dokumen uji test oleh penumpang dengan konsep tanggung jawab praduga yang dianut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Ketiga sesuainya adanya pembatasan tempat terjadinya penularan COVID-19 dengan Pasal 141 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *jo* Pasal 18 ayat (1) PERMENHUB Nomor PM 77 Tahun 2011. Dapat dikonklusikan bahwa adanya kesesuaian tersebut selaras pula teori tanggung jawab secara mutlak yang mana pengangkut pada dasarnya berkewajiban untuk bertanggungjawab sebagaimana kedudukannya. Maka dari itu, penularan COVID-19 menjadi unsur baru yang dapat digolongkan sebagai kejadian penerbangan yang harus dipertanggungjawaban sebagaimana yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 (Eman Naboush, Dkk, 2020: 8).

D. Simpulan

Berdasarkan pada analisis yang telah dilakukan pengangkut tetap bertanggungjawab atas penularan COVID-19 dengan selama unsur kesalahan penerapan protokol kesehatan terpenuhi dan tempat terjadinya penularan di wilayah pengangkut, namun apabila terbukti adanya pemalsuan hasil dokumen kesehatan uji test maka pengangkut terbebas dari pertanggungjawaban.

E. Saran

1. Kepada pihak pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan udara untuk lebih mengetatkan pemberlakuan protokol kesehatan. Menimbang kondisi adanya virus korona yang semakin bermutasi.
2. Kepada pihak penumpang hendaknya, memastikan kewenangan instansi kesehatan yang dirujuk untuk melakukan test uji RT-PCR, antigen atau GeNose C19 dan diharapkan mengikuti berkembangan ketentuan perjalanan udara menimbang terus adanya surat edaran baru yang mengatur seperti: Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2021 yang memberikan ketentuan untuk wajib menunjukkan kartu vaksin pertama saat melaksanakan perjalanan udara Jawa-Bali/ Bali-Jawa selama PPKM.

F. Daftar Pustaka

Buku

- Arthur Lewis. 2003. *Dasar-Dasar Hukum Bisnis Introduction to Business Law*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Martono & Ahmad Sudiro. 2017. *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- P.N.H Simanjuntak. 2015. *Hukum Perdata Indonesia*. Jakarta: Prenamedia Group.
- Peter Mahmud Marzuki. 2019. *Penelitian Hukum Edisi Revisi* (Cetakan ke-14). Jakarta Timur: Prenada Media Group.

Jurnal

- Andi Risma & Zainuddin. 2021. “Tafsir Pandemi COVID-19 sebagai Alasan Force Majeure yang Mengakibatkan Pembatalan Perjanjian”. *Jurnal Wawasan Yuridika* Vol.5.No.1 Maret 2021. Bandung: Sekolah Tinggi Hukum Bandung.
- Chrisai Marselino Riung. 2017. “Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Asuransi Pengguna Jasa Angkutan Udara Indonesia”. *Lex Administratum*, Vol.V/No.4/Jun/2017. Manado: Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum UNSRAT.
- Dewangker, Arie Exchell Prayogo. 2020. “Penggunaan Kalusula Force Mejeure dalam Kondisi Pandemik”. *Diponegoro Law Journal* Vol. 8 No. 3 Edisi Agustus 2020. Semarang: Fakultas Hukum Universitas Dipenogoro.
- Eman Nabous & Dkk. 2020. “*Air Carrier’s Liability for The Safety of Passengers During COVID-19 Pandemic*”. *Journal of Air Transport Management* 89 (2020) 101896. Michigan:Delta Nu Alpha Transportation Fraternity and Wayne University.
- Glorya Nikita Poluan. 2015. “Perlindungan Hukum bagi Pengguna Jasa Transportasi Penerbangan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009”. *Lex et Societatis*, Vol. III/No. 7/ Ags/2015. Manado: Fakultas Hukum Universitas Ratulangi.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. 2020. “Tanya Jawab Seputar Virus Corona. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI Direktorat Jenderal Direktorat Promosi Kesehatan dan Pemberdayaan Masyarakat”. Jakarta: Kementerian Kesehatan RI.
- Putra Halomoan HSB.2017. “Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan terhadap Penumpang dan Barang Angkutan disebabkan Kelalaian”. *Jurnal UIN MATARAM Volume IX*, Nomor 1, Juni 2017. Mataram: UIN Mataram.
- Retno Puspandari & Tuhana. 2017. “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Penerbangan terhadap Kecelakaan pada Penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan”. *Privat Law* Vol. V No. 1 Januari-Juni 2017. Surakarta: Bagian Keperdataan FH UNS.

Shofian Rifan Lindo. 2019. "Pengaturan Hukum Pertanggungjawaban Pengangkut atas Kecelakaan dalam Pengangkutan Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan". *Jurnal Lex Et Societatis* Vol. VII/ No5/ Mei/ 2019. Manado: Fakultas Hukum Universitas Ratulangi.

Sri Ambarwati. 2008. "Realisasi Tanggung Jawab Perdata Pengangkut Udara terhadap Penumpang Penerbangan Domestik Pada PT Garuda Indonesia (Persero)". *Skripsi* S1. Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret.

Trully Nikita Umboh. 2019. "Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa Penerbangan atas Kerugian yang Terjadi dalam Pengangkutan Udara". *Lex Et Societatis* Vol. VII/No.9/Sept/ 2019. Manado: Fakultas Hukum Universitas Ratulangi.