

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi adalah suatu alat untuk memindahkan manusia, hewan, tumbuhan, atau barang dari suatu tempat ke tempat lain.¹ Terdapat tiga macam bentuk transportasi, yaitu transportasi darat, air, udara. Transportasi udara dikenal sebagai transportasi yang paling efektif karena waktu dan jarak yang ditempuh relatif lebih cepat dan luas dibandingkan transportasi darat dan laut.

Transportasi udara mengalami kemajuan yang luar biasa beberapa tahun belakangan ini, *International Air Transport Association (IATA)* (selanjutnya disebut IATA) pada tahun 2018 telah memperkirakan bahwa jumlah penumpang angkutan udara akan mencapai 7,8 miliar orang pada tahun 2036, dan kawasan Asia Pasific akan menjadi penyumbang terbesar jumlah penumpang tersebut.² Di tahun 2019, Direktur Jendral Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Polana B. Pramesti sempat mengatakan bahwa pemicu pertumbuhan dan perkembangan perekonomian nasional, salah satunya berasal dari industri penerbangan³, akan

¹ Parta Ibeng, “Pengertian Transportasi, Unsur, Fungsi, Manfaat, Jenis, dan Contoh”, <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>, 2020, diakses pada tanggal 30 Juni 2020.

² Koran Sindo Jurnalis, “Industri Penerbangan RI Tumbuh Pesat, China Juaranya”, <https://economy.okezone.com/read/2018/02/09/320/1857011/industri-penerbangan-ri-tumbuh-pesat-china-juaranya>, 2018, diakses pada tanggal 11 Mei 2020.

³ Maulandy Rizky Bayu, “Industri Penerbangan Menjadi Pendorong Pertumbuhan Ekonomi Indonesia”, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3892265/industri-penerbangan-jadi-pendorong-pertumbuhan-ekonomi-indonesia>, 2019, diakses pada tanggal 30 Juni 2020.

tetapi pada awal tahun 2020 dunia digemparkan pada *Virus Corona Virus Disease* 2019 (selanjutnya disebut sebagai Virus COVID- 19) yang akhirnya ditetapkan sebagai pandemi global oleh *World Health Organization* (selanjutnya disebut sebagai WHO) pada tanggal 12 maret 2020.⁴ Penetapan status pandemi oleh WHO dan Kesehatan masyarakat global yang menjadi permasalahan utama pada masa ini, rupanya membawa banyak problematika bagi berbagai negara termasuk Indonesia sendiri. Salah satu yang terkena dampak dari adanya COVID-19 adalah Industri Penerbangan.

Seperti yang diketahui, banyak orang yang memilih pesawat menjadi pilihan dalam bepergian karena efektif dalam segi waktu dan keamanan dibandingkan alat transportasi lainnya. Akan tetapi dengan adanya COVID- 19, kata “efektif” tersebut harus hilang untuk sementara waktu. Negara harus memberlakukan beberapa kebijakan untuk memutus rantai penyebaran virus dengan berbagai macam cara, contohnya dengan penerapan *Work From Home* (WFH), larangan bepergian (*travel banned*)⁵, *lockdown*, Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), yang bertujuan untuk membatasi ruang gerak masyarakat. Akibatnya jumlah penerbangan luar maupun dalam negeri berkurang drastis sejak adanya COVID-19. Pada Bulan Mei 2020, Menteri Keuangan Srimulyani menyatakan kondisi penerbangan nasional sedang mengalami tantangan ekonomi yang berat, jumlah total penerbangan

⁴ World Health Organization (WHO), “Corona Virus Disease 2019 (COVID- 19) Situation Report- 52, https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200312-sitrep-52-covid-19.pdf?sfvrsn=e2bfc9c0_4 , diakses pada tanggal 31 Mei 2020

⁵ Maureen O’hare dan Tamara Hardingham, “Coronavirus : Which Countries Have Travel Bans ?”, <https://edition.cnn.com/travel/article/coronavirus-travel-bans/index.html> , 2020, diakses pada tanggal 30 Juni 2020.

internasional dan domestik hanya mencapai 70 penerbangan. Ada sekitar 12.000 penerbangan yang dibatalkan sejak Januari 2020 dan industri penerbangan kehilangan pendapatan sekitar Rp.200 Miliar akibat pembatalan tersebut.⁶ Kerugian yang dialami oleh industri penerbangan Indonesia juga dialami oleh industri penerbangan secara global. Menurut IATA sampai dengan bulan Juli 2020, terdapat 7 juta pembatalan penerbangan secara global dengan kerugian mencapai \$84 Miliar.⁷ Jumlah penerbangan yang turun sekitar 80% secara global sejak awal tahun 2020 mengakibatkan kerugian bagi keseluruhan industri penerbangan, salah satu yang terkena dampak besar dari kerugian industri penerbangan adalah pekerja yang kehilangan pekerjaan ataupun pekerja yang terpaksa harus dirumahkan.⁸ Sekitar 25 juta pekerja bergantung pada industri penerbangan sebagai salah satu sumber pemasukan keuangan.⁹ British Airways (BA) contohnya, akan memotong 12.000 pos dari jumlah total karyawan yang awalnya mencapai 42.000, lalu Qantas telah merumahkan 20.000 karyawannya.¹⁰ Tidak hanya industri penerbangan yang merugi, akibat menurunnya penumpang dalam masa pandemi juga mengakibatkan sektor – sektor yang berkaitan dengan industri penerbangan seperti sektor

⁶ Mutia Fauzia, “Sri Mulyani : Industri Penerbangan Berada dalam Tekanan”, <https://money.kompas.com/read/2020/05/04/195707326/sri-mulyani-industri-penerbangan-berada-dalam-tekanan>, 2020, diakses pada tanggal 30 Juli 2020.

⁷ International Air Transport Association (IATA), “IATA Economics”, <https://www.iata.org/en/publications/economics/>, 2020, diakses pada tanggal 30 Juli 2020.

⁸ Theo Leggett, “Dampak Virus Corona pada Industri Penerbangan : Kapanakah Maskapai ‘Pusat Saraf Bisnis dan Wisata Internasional’, akan Kembali beroperasi seperti sedia kala ?”, <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-52577423>, 2020, diakses pada tanggal 31 Juli 2020.

⁹ International Air transport Association (IATA), “25 Million Jobs at Risk with Airlines Shutdown”, <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-07-02/>, 2020, diakses pada tanggal 31 Juli 2020.

¹⁰ Theo Legget, *Op.cit*

pariwisata mengalami kerugian karena menurunnya jumlah penumpang yang biasanya pergi untuk berlibur.

Industri penerbangan yang telah diprediksi akan mengalami peningkatan pesat tahun 2020 rupanya harus mengalami penurunan drastis tahun ini karena COVID- 19. IATA sendiri memperkirakan bahwa kondisi penerbangan baru dapat kembali seperti semula pada tahun 2024 atau 5 tahun lagi.¹¹ Pemulihan kondisi industri penerbangan tidak dapat dipastikan dengan jelas karena sampai saat ini vaksin untuk COVID- 19 masih belum dapat diproduksi secara massal.

Kerugian yang diderita oleh industri penerbangan dalam masa pandemi cukup berat. Mayoritas penerbangan yang dibatalkan membuat banyak pesawat harus terparkir di bandara tanpa status yang jelas. Pada bulan Mei 2020, terhitung sebanyak 17.000 pesawat terparkir di bandara seluruh dunia. Terdapat banyak tantangan yang dihadapi oleh industri penerbangan dalam masa pandemi seperti para karyawan perlu dilatih untuk bekerja dengan aturan baru mengenai protokol kesehatan. Adanya ketidakpastian mengenai kapan pesawat diperbolehkan terbang dengan kondisi normal, biaya perawatan pesawat yang tidak sedikit dibandingkan dengan pendapatan maskapai yang diterima, ganti rugi pembatalan penerbangan oleh penumpang, dan beberapa bangku harus dikosongkan untuk menjaga jarak yang membuat pesawat tidak dapat mengangkut penumpang secara maksimal.¹²

¹¹ International Air Transport Association (IATA), “ IATA Economic Chart of The Week : Five Years to Return to The Pre-pandemic level of Passenger Demand”, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/> , 2020, diakses pada 1 Agustus 2020.

¹² Theo Leggett, *Loc.cit.*

Adanya kebijakan *social distancing* dan kewajiban menaati protokol kesehatan yang telah dikeluarkan oleh WHO, rupanya membuat industri penerbangan makin kesulitan untuk memperbaiki kerugian secara finansial. Salah satu contohnya telah diterapkan pada kebijakan pemerintah nasional yang mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* (COVID- 19) (selanjutnya disebut Permenhub 41/2020) yang disahkan tanggal 08 Juni 2020. Di dalam Pasal 14 Permenhub 41/2020 kapasitas penumpang akan ditetapkan oleh Menteri. Direktur Jendral Perhubungan Udara Novie Riyanto menjelaskan bahwa aktivitas penerbangan dapat berjalan kembali dengan kapasitas penumpang pesawat tidak boleh melebihi 70% dari total kapasitas pesawat,¹³ ini berarti maskapai tidak dapat beroperasi secara maksimal dalam masa pandemi.

Sedangkan kerugian yang dialami industri penerbangan telah terjadi sejak awal tahun 2020. Tidak maksimalnya kapasitas suatu pesawat tentunya membuat pihak maskapai tidak dapat menutup kerugian dan memulihkan perekonomian yang terjadi selama pandemi secara efektif. IATA mengatakan bahwa kapasitas penumpang dalam pesawat hanya sebesar 62%, akan tetapi untuk menghasilkan keuntungan bagi maskapai diperlukan setidaknya 77% kursi yang terisi.¹⁴ IATA

¹³ Danang Sugianto, "New Normal, Pesawat Cuma Boleh Angkut 70% dari Kapasitas", <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5051165/new-normal-pesawat-cuma-boleh-angkut-penumpang-70-dari-kapasitas> , 2020, diakses pada 1 Agustus 2020.

¹⁴ Ludhy Cahyana, "Ini Sebabnya Penerbangan Global Belum Pulih dalam Waktu Dekat", <https://travel.tempo.co/read/1350622/ini-sebabnya-penerbangan-global-belum-pulih-dalam-waktu-dekat> , 2020, diakses pada 2 Agustus 2020.

juga berpendapat bahwa jaga jarak di dalam pesawat sebenarnya tidak diperlukan¹⁵ karena baru- baru ini setiap pesawat mempunyai mesin filter udara yang cukup canggih dimana dapat menangkap 99,99% partikel termasuk COVID-19, yang membuat udara di dalam pesawat kualitasnya akan sama seperti udara di dalam ruang operasi.¹⁶

Perlu diketahui bahwa sebenarnya kerugian terbesar industri penerbangan bukan hanya persoalan menurunnya jumlah penumpang di masa pandemi melainkan masih banyak negara yang melakukan pembatasan dan menutup ruang udaranya untuk penerbangan, sehingga banyak penerbangan dibatasi atau diberhentikan untuk sementara. Tidak ada kepastian sampai kapan negara menutup atau membatasi penerbangan yang ada. Rute domestik untuk sekarang sudah mulai dibuka secara perlahan, akan tetapi tidak ada waktu yang pasti mengenai rute internasional.¹⁷ Kebijakan untuk membatasi atau menutup ruang udara sebenarnya merupakan kebijakan masing- masing negara. Akan tetapi jika suatu negara menutup atau membatasi ruang udaranya tentu hal ini akan berdampak pada negara lain. Negara Arab Saudi contohnya, sejak adanya pandemi COVID-19 menutup ruang udaranya untuk penerbangan ibadah umroh, hal tersebut berdampak bagi industri penerbangan seperti Indonesia, karena banyak masyarakat Indonesia melakukan penerbangan dengan tujuan Arab Saudi untuk melakukan ibadah

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶IATA, “ COVID-19 Corona Virus & Travelers”, <https://www.iata.org/en/youandiata/travelers/health/> , 2020, dikunjungi pada tanggal 2 Agustus 2020.

¹⁷ Theo Leggett, *Loc.cit.*, dikunjungi pada tanggal 31 Juli 2020.

umroh.¹⁸ Jika penutupan ruang udara ini dilakukan oleh banyak negara dalam jangka panjang tentunya hal ini akan merugikan banyak industri penerbangan yang ada.

Kerugian tidak hanya dirasakan oleh perusahaan maskapai, akan tetapi juga pengguna jasa penerbangan. Kerugian yang dirasakan meliputi kerugian secara finansial serta kenyamanan berkendara menggunakan pesawat yang sangat berkurang dalam masa pandemi. Persyaratan untuk menjalani tes kesehatan seperti *Rapid Test* dan *Swab Test* contohnya yang merupakan data privasi penumpang tentu akan mengurangi privasi dan kenyamanan dari penumpang itu sendiri.¹⁹ Pemerintah Nasional Indonesia sendiri telah menerbitkan Surat Edaran Nomor 5 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Surat Edaran Nomor 4 Tahun 2020 tentang Kriteria Pembatasan Perjalanan Orang dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) dimana untuk melakukan sebuah penerbangan di masa pandemi, penumpang diwajibkan untuk menjalani tes *Polymerase Chain Reaction* (PCR) ataupun *rapid test* untuk memastikan agar penumpang yang menaiki pesawat aman dari COVID-19, biaya yang dikeluarkan untuk menjalani tes tersebut juga tidak sedikit, yang berarti selain membeli tiket pesawat, penumpang juga diharuskan mengeluarkan biaya lebih untuk menjalani tes kesehatan tersebut. Tak hanya kerugian secara finansial, keamanan dan kenyamanan yang dapat dirasakan saat memilih pesawat sebagai alat transportasi juga berkurang.

¹⁸ Adhy Riadhy, “(Berusaha) Bangkit Dunia Penerbangan di Tengah Pandemi”, <https://casl-indonesia.id/artikel-2/>, 2020, diakses pada 2 Agustus 2020.

¹⁹ Roberto Cassar, ‘Evolution or Devolution : Aviation Law After COVID- 19’ *Kluwer Law International BV*, Special Issue, 2020, h. 9.

Banyaknya dokumen yang perlu disiapkan akhirnya membuat penumpang harus hadir di bandara setidaknya 4 jam sebelum keberangkatan, disini penumpang akan merasa bahwa waktunya terbuang banyak hanya untuk menyiapkan keberangkatan.²⁰ Penerbangan selama masa pandemi juga dirasa tidak nyaman oleh para penumpang, penumpang diwajibkan menggunakan masker saat penerbangan berlangsung, hal ini masih dapat ditoleransi jika perjalanan yang dilakukan merupakan perjalanan jarak pendek, akan tetapi jika harus menggunakan masker selama 12 jam untuk perjalanan jarak jauh tentu penumpang akan merasa tidak nyaman.²¹

Perlindungan bagi penyedia dan pengguna jasa penerbangan sebenarnya telah diatur baik dalam konvensi internasional ataupun peraturan perundang – undangan nasional. Perlindungan secara hukum yang diatur oleh hukum nasional untuk penyedia jasa penerbangan terdapat dalam Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU 1/2009), sedangkan untuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa penerbangan juga terdapat di dalam UU 1/2009 dan peraturan menteri terkait. Dalam Dunia Internasional pengguna dan penyedia jasa penerbangan dilindungi oleh *Montreal Convention for The Unification Of Certain Rules Realating to the International Carriage by Air 1999* (selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1999)

²⁰ Dinda Audriene, “Ancaman Maskapai Gulung Tikar di Balik Tes PCR Rp, 2.5Jt”, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20200604065025-92-509675/ancaman-maskapai-gulung-tikar-di-balik-tes-pcr-rp25-juta> , 2020, diakses pada 2 Agustus 2020.

²¹ “Ini Sebabnya Penerbangan Global Belum Pulih dalam Waktu Dekat”, <https://travel.tempo.co/read/1350622/ini-sebabnya-penerbangan-global-belum-pulih-dalam-waktu-dekat> , 2020, diakses pada tanggal 2 Agustus 2020.

Di dalam masa pandemi seperti ini, dibutuhkan perlindungan hukum yang tepat bagi penyedia ataupun pengguna jasa penerbangan. Baik penyedia ataupun pengguna jasa penerbangan mengalami kerugian yang tidak sedikit baik materil ataupun imateril, oleh karena itu dalam skripsi ini, penulis akan memberikan analisis mengenai bentuk perlindungan hukum yang tepat untuk melindungi pengguna jasa penerbangan dan kebijakan hukum apa bagi perusahaan maskapai di masa pandemi COVID-19.

1.2. Rumusan Masalah

1. Perlindungan hukum terhadap kerugian pengguna jasa penerbangan di tengah pandemi COVID- 19.
2. Kebijakan hukum yang diperlukan perusahaan maskapai untuk melindungi bisnis dan pemenuhan kewajibannya dalam pandemi COVID- 19.

1.3. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk melengkapi dan memenuhi persyaratan menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya guna mendapatkan gelar Sarjana Hukum.
2. Untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum yang tepat terhadap kerugian pengguna jasa penerbangan di tengah masa pandemi COVID-19.

3. Mengetahui kebijakan hukum seperti apa yang diperlukan bagi perusahaan maskapai untuk melindungi dan memenuhi kewajiban bisnis dalam masa pandemi COVID-19.
4. Mencoba mencari solusi untuk permasalahan industri penerbangan dalam masa pandemi COVID-19.
5. Memberikan sumbangsih pikiran untuk masyarakat mengenai hukum penerbangan.

1.4. Manfaat

Manfaat dari penulisan skripsi ini adalah

1. Secara teoritis, skripsi ini digunakan sebagai bahan pustaka dalam bidang hukum penerbangan sipil internasional maupun domestik di Indonesia, khususnya mengenai penerbangan dalam masa pandemi COVID-19.
2. Secara praktik, skripsi ini dapat memberikan wawasan terhadap perlindungan hukum pengguna dan penyedia jasa penerbangan di masa pandemi COVID-19.

1.5. Metode penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan penulis dalam menulis skripsi ini adalah tipe penelitian hukum. Penulis akan menggunakan penelitian hukum normatif, yakni penelitian hukum yang terpusat pada suatu norma yang merupakan asas atau prinsip

tingkah laku²², yang dapat menjawab isu hukum yang sedang diteliti dalam skripsi ini. Penulis akan menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) serta pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan konseptual memberikan analisa penyelesaian masalah dalam penelitian hukum dilihat dari aspek konsep-konsep hukum ataupun nilai yang terkandung dalam norma yang melatarbelakanginya. Sedangkan pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan yang dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan tertentu yang berkaitan dengan isu hukum yang ditulis.

1.5.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan yang digunakan penulis dalam menulis skripsi ini merupakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*), pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) serta pendekatan kasus (*case approach*). *Conceptual approach* merupakan pendekatan yang mengacu pada prinsip hukum terhadap pandangan dan doktrin yang berkembang.²³ Sedangkan *statute approach* dilakukan dengan menganalisa undang-undang dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang ditulis.²⁴ *Case approach* merupakan sebuah pendekatan dengan menganalisa kasus yang telah menjadi putusan pengadilan entah itu putusan pengadilan di Indonesia ataupun di luar Indonesia.²⁵

²² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum : Edisi Revisi*, Kencana Predana Media Grup, Jakarta, 2005, h.54.

²³ *Ibid.*, h. 135.

²⁴ *Ibid.*, h. 133.

²⁵ *Ibid.*, h. 134.

1.6. Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan penulis dalam menulis skripsi ini bersumber dari beberapa bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tambahan.

1.6.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang digunakan penulis dalam menulis skripsi merupakan segala instrumen hukum internasional dan sumber hukum nasional yang berkaitan dengan rumusan masalah yang telah dituliskan. Bahan hukum primer meliputi :

1. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 486
3. 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
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun

2020 Tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19);

5. *Montreal Convention 1999 Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*;
6. *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*

1.6.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini berasal dari buku teks, skripsi, jurnal hukum, disertasi, dan tesis. Bahan hukum sekunder tersebut digunakan untuk memberikan penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer.

1.7. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum dalam penulisan skripsi ini melalui pemahaman literatur beserta bahan hukum yang berlaku. Selanjutnya, penulis akan melakukan pengelompokan berdasarkan bab- bab dan sub- bab masing- masing pembahasan. Pengelompokan ini diharapkan dapat memberikan penjelasan terkait perlindungan hukum pengguna dan penyedia jasa penerbangan di masa pandemi COVID-19.

1.8. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum yang dilakukan penulis yaitu dengan analisis metode deduktif, yaitu dengan menganalisis sumber bahan hukum primer, sekunder dan tambahan yang bersifat umum, setelah itu akan dilakukan analisis terkait isu hukum dalam bentuk pembahasan yang bersifat spesifik.

1.9. Pertanggungjawaban Sistemika

Skripsi ini disusun menjadi empat bab dengan sistematika bab satu berisi pendahuluan yang memuat latar belakang permasalahan, penjelasan judul, tujuan penulisan, serta metode penulisan.

Bab dua penulis akan membahas tentang rumusan masalah yang pertama yaitu “Bagaimana perlindungan hukum terhadap kerugian pengguna jasa penerbangan di tengah pandemi COVID-19?”. Pada bab ini penulis akan menjelaskan bentuk perlindungan hukum yang dapat dilaksanakan dalam masa pandemi COVID-19 bagi pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian akibat pandemi.

Bab tiga penulis akan membahas tentang rumusan masalah yang kedua yaitu “kebijakan hukum apa yang diperlukan perusahaan maskapai untuk melindungi bisnis dan pemenuhan kewajibannya dalam pandemi COVID-19?”. Pada bab ini penulis akan menjelaskan instrumen hukum yang tepat bagi maskapai penerbangan dalam melindungi bisnis serta memenuhi kewajibannya sebagai maskapai penerbangan selama pandemi COVID-19.

Bab empat adalah bab terakhir dan merupakan bab penutup. Pada bab ini penulis akan memberi kesimpulan yang merupakan jawaban atas masalah dan saran sebagai sumber pemikiran penulis terhadap skripsi yang telah ditulis.