

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia penerbangan mengalami penurunan jumlah penumpang yang disebabkan oleh pandemi Covid-19 yang masuk ke Indonesia sejak Maret 2020. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia menerapkan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) selama beberapa bulan yang menyebabkan terbatasnya mobilitas masyarakat untuk hilir mudik ke luar kota maupun ke luar negeri. Tidak hanya di Indonesia, negara lain juga menerapkan hal serupa dengan menutup akses warga negaranya untuk berpergian ke luar negeri serta menutup akses warga negara asing untuk masuk ke negara tersebut. Akibat hal tersebut, maskapai penerbangan mengalami kerugian karena adanya pembatasan mobilitas masyarakat oleh pemerintah, khususnya pemerintah Indonesia.

Sejak diterapkan PSBB, PSBB Transisi, sampai dengan kebijakan *new normal*, pada saat itu juga mulai diberlakukan pembatasan kegiatan perekonomian, perindustrian, bahkan transportasi darat, laut, maupun udara. Ditinjau dari skala nasional, Jakarta merupakan kota yang pertama kali melakukan pembatasan transportasi darat maupun transportasi udara pada April tahun 2020 yang kemudian diikuti oleh provinsi lain sehingga kebijakan tersebut berimbas kepada sektor perekonomian khususnya sektor industri penerbangan.¹

¹ Hesti Rika, “Anies Resmi Terapkan PSBB di DKI Jakarta Jumat 10 April 2020”, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200407152446-20-491265/anies-resmi-terapkan-psbb-di-dki-jakarta-jumat-10-april-2020>, diakses pada 10 Juni 2021.

Mengacu pada Data Badan Pusat Statistik (BPS) Agustus 2020, jumlah penumpang penerbangan domestik hanya mencapai 1,99 juta penumpang. Apabila dibandingkan dengan kondisi normal pada Agustus 2019, jumlah penumpang domestik dapat mencapai 6,72 juta penumpang, kondisi anjloknya jumlah penumpang sebanyak 70,43% ini menyebabkan pengaruh besar terhadap industri penerbangan di Indonesia.²

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan menyebutkan bahwa dampak dari masuknya Covid-19 ke Indonesia mengakibatkan pengurangan jadwal penerbangan yang menurun hingga 80% baik penerbangan domestik maupun internasional sehingga mempengaruhi ekonomi dan sumber devisa negara.³ Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan guna mengantisipasi penyebaran Covid-19 pada transportasi melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) yang bertujuan untuk mengatur berbagai hal terkait keamanan maupun sarana dan prasarana transportasi.

Berkaitan dengan transportasi udara, dalam Permenhub No. 18 Tahun 2020 juga mengatur terkait pengendalian transportasi penumpang berupa pengurangan kapasitas penerbangan, pembatasan jumlah penumpang maksimal 50% dari jumlah

² Dimas Jarot Bayu, "Jumlah Penumpang Pesawat Domestik Kembali Turun pada September", <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/11/03/jumlah-penumpang-pesawat-domestik-kembali-turun-pada-september>, diakses pada 12 Juni 2021.

³ Yusti Fatmaningdyah dan M. Fatchoelqorib, 'Kebijakan Perjalanan Udara di Masa Pandemi Corona Virus (Covid-19)', *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedingantaraan*, Vol. 17, No. 1, 2020, h. 25.

kapasitas tempat duduk dengan penerapan jaga jarak fisik, serta penyesuaian tarif batas atas dan/atau pemberlakuan tselah berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁴ Seiring berjalannya waktu Permenhub No. 18 Tahun 2020 telah dicabut dan diganti oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2020 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) dimana dalam Pasal 14 peraturan tersebut menyatakan bahwa pengendalian kegiatan transportasi untuk transportasi udara meliputi penyesuaian kapasitas (*slot time*) bandar udara dan pembatasan jumlah penumpang dari jumlah kapasitas tempat duduk dengan penerapan jarak fisik.⁵ Apabila membandingkan antara ketentuan yang ada di dalam Permenhub No. 18 Tahun 2020 dengan Permenhub No. 41 Tahun 2020, tidak ada lagi ketentuan mengenai persentase pembatasan jumlah penumpang dari kapasitas tempat duduk yang diubah menjadi penerapan jarak fisik antar penumpang.

Akibat terjadinya penurunan jumlah penumpang pesawat terbang akibat Covid-19, salah satu maskapai tanah air Lion Air membatalkan beberapa penerbangan domestik maupun internasional antara lain dari dan menuju Jayapura, Merauke, Singapura, Tiongkok, Kuala Lumpur, Penang, Jeddah, dan Madinah hingga waktu yang tidak dapat ditentukan.⁶ Oleh karena itu, maskapai penerbangan

⁴ Pasal 14 huruf b Permenhub No. 18 Tahun 2020.

⁵ Pasal 14 Permenhub No. 41 Tahun 2020.

⁶ Humas Lion Air, "COVID-19 Updates", <https://www.lionair.co.id/tentang-kami/covid-19-updates>, diakses pada 19 Juni 2021.

yang membatalkan penerbangan tersebut memberikan kompensasi kepada penumpang sebagai bentuk pertanggungjawaban.

Perjanjian pengangkutan adalah Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimanasatu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkos.⁷ Berdasarkan sudut pandang hukum pengangkutan, terdapat hubungan hukum antara maskapai penerbangan sebagai pengangkut dan penumpang yang didasarkan pada asas-asas keperdataan, antara lain asas konsensual, asas koordinatif, asas campuran, dan asas pembuktian dengan dokumen.⁸ Oleh karena maskapai penerbangan dan penumpang merupakan subyek hukum, maka kedua belah pihak dibebankan hak dan kewajiban yang wajib dipenuhi.⁹ Pelaksanaan suatu kewajiban tidak luput dari prinsip pertanggungjawaban. Hukum pengangkutan mengatur tentang prinsip-prinsip pertanggungjawaban oleh pengangkut, antata lain prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*), prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), dan prinsip tanggungjawab mutlak (*absolute liability principle*).¹⁰ Hal yang membedakan prinsip tanggung jawab pengangkut didasarkan pada pembebanan pembuktian dimana antara pengangkut dan penumpang dalam kegiatan

⁷ Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Seksi Hukum Dagang FH Universitas Diponegoro, Semarang, 1999, h. 89.

⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut Dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, h.23.

⁹ Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial, *Hukum Pengangkutan Indonesia - Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Navida, Surakarta, 2019, h. 24.

¹⁰ *Ibid.*, h. 107.

pengangkutan harus membuktikan adanya unsur kesalahan oleh pihak yang menggugat atau yang digugat dimana prinsip tersebut dikenal sebagai prinsip pembuktian terbalik.¹¹

Adapun tanggung jawab maskapai penerbangan terkait pembatalan penerbangan diatur secara umum dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang selanjutnya disebut UU Penerbangan. Pasal 147 UU Penerbangan menyebutkan bahwa pengangkut dalam hal ini maskapai penerbangan bertanggungjawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara dimana tanggung jawab yang dimaksud berupa kompensasi kepada penumpang dengan mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.¹²

Tanggung jawab pengangkut diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara yang selanjutnya disebut Permenhub 77/2011. Pasal 1 angka 3 Permenhub 77/2011 menyebutkan bahwa tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga. Dalam Pasal 2 Permenhub 77/2011 juga

¹¹ *Ibid.*, h. 111.

¹² Pasal 147 UU No. 1 Tahun 2009.

menyatakan bahwa pengangkut dalam hal ini maskapai penerbangan wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap:¹³

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;
- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkutan udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Keterlambatan angkutan udara yang disebutkan dalam Pasal 2 huruf e Permenhub 77/2011 terdiri dari keterlambatan penerbangan, tidak terangkutnya penumpang, dan pembatalan penerbangan. Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan, pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang maksimal 7 hari sebelum jadwal penerbangan dan mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang. Apabila pemberitahuan pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 hari kelender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian sebesar 50% apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang dan wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara. Penumpang dalam hal ini dibebaskan dari biaya tambahan termasuk peningkatan kelas pelayanan atau apabila terjadi penurunan

¹³ Pasal 2 Permenhub No. 77 Tahun 2011.

kelas atau sub kelas pelayanan akan diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli apabila terjadi pengalihan penerbangan ke penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain.

Definisi pembatalan penerbangan tercantum dalam Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia yang selanjutnya disebut Permenhub 89/2015 pembatalan penerbangan (*cancellation of flight*) adalah tidak beroperasinya suatu penerbangan sesuai rencana penerbangan yang telah ditentukan.¹⁴ Dalam Permenhub tersebut juga menentukan apabila terjadi pembatalan penerbangan, maskapai penerbangan dapat memberikan ganti rugi kepada penumpang dalam bentuk uang tunai atau *voucher* yang dapat diuangkan atau melalui transfer rekening, maksimal 3x24 jam terhitung sejak keterlambatan dan pembatalan penerbangan terjadi. Adapun faktor penyebab pembatalan penerbangan antara lain adalah faktor niaga, faktor teknik, faktor operasi, faktor cuaca, dan faktor bandara. Persentase pembatalan sebesar 88,14% disebabkan oleh faktor niaga, 7,75% disebabkan oleh faktor teknik, 2,75 % disebabkan oleh faktor operasi, dan 1,3% disebabkan faktor bandara.¹⁵

¹⁴ Pasal 1 angka 7 Permenhub No. 89 Tahun 2015.

¹⁵ Yunita Larasati, Indah Dewi Megasari, dan Hanafi, “Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Pesawat Akibat Pembatalan Penerbangan Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”, *Repository Universitas Islam Kalimantan*, h. 8.

Tanggungjawab maskapai penerbangan berupa kompensasi kepada penumpang wajib diasuransikan kepada satu atau gabungan perusahaan asuransi dengan nilai pertanggungan asuransi minimal sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Permenhub 77/2011. Hal tersebut sejalan dengan yang dilansir pada situs Garuda Indonesia dimana maskapai penerbangan tersebut telah bekerjasama dengan beberapa perusahaan asuransi seperti AdMedika, BNI Life, Asuransi Sinarmas, Reliance Life, dan lain sebagainya.¹⁶ Selain itu, penumpang juga mendapatkan fasilitas asuransi dari PT Chubb General Insurance Indonesia apabila membeli tiket pesawat melalui situs online Traveloka dengan nilai perlindungan hingga Rp4.500.000,- untuk penerbangan domestik maupun internasional dalam hal diawali dengan keterlambatan penerbangan yang dimungkinkan pula terjadi pembatalan penerbangan.¹⁷

Berkaitan dengan asuransi penerbangan, dalam hal kondisi Covid-19 seperti saat ini terdapat perusahaan asuransi yang mempunyai fasilitas perlindungan Covid-19. Seperti yang dilansir dari situs Traveloka, bagi penumpang pesawat yang membeli tiket melalui situs tersebut akan mendapatkan perlindungan dari asuransi Covid-19 dengan pilihan besaran premi senilai Rp16.500, Rp25.000, atau Rp35.000 dimana ketiga pilihan besaran premi tersebut mempunyai total perlindungan yang berbeda. Pembayaran premi dibayar secara bersamaan pada saat penumpang melakukan pembayaran tiket pesawat. Sebagai contoh penumpang memilih besaran

¹⁶ Garuda Indonesia, "Insurance Garuda Sentra Medika - Garuda Indonesia", <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/garuda-sentra-medika/insurance/index>, diakses pada 18 September 2021.

¹⁷ Traveloka, "Asuransi Penerbangan - Bepergian Bebas Cemas Dengan Traveloka", <https://www.traveloka.com/id-id/insurance/indonesia>, diakses pada 18 September 2021.

premi senilai Rp25.000, adapun fasilitas yang didapatkan oleh penumpang antara lain santunan meninggal dunia akibat Covid-19 sebesar Rp15.000.000, santunan harian rawat inap sebesar Rp250.000 dengan ketentuan maksimal 10 hari rawat inap, penggantian biaya pemeriksaan medis sebesar Rp1.000.000, santunan kehilangan pendapatan akibat Covid-19 sebesar Rp1.250.000, dan santuan meninggal dunia akibat kecelakaan diri sebesar Rp15.000.000.¹⁸

Hal yang perlu dicermati oleh penumpang pesawat terbang adalah tidak semua fasilitas asuransi pembatalan penerbangan mencakup pembatalan penerbangan akibat Covid-19. Seperti yang disampaikan oleh Teguh Aria Djana, CEO PT Asuransi Simas Insurtech (Simasnet) yang menyebutkan bahwa produk asuransi perjalanan memiliki berbagai cakupan risiko yang diproteksi dan dapat disesuaikan dengan kebutuhan nasabah. "Kalau dalam polis asuransi perjalanan pembatalan penerbangan yang disebabkan adanya wabah, maka pihak penumpang tidak dijamin."¹⁹

1.2 Rumusan Masalah

Latar belakang yang telah dibahas sebelumnya memunculkan beberapa isu hukum yang dapat dikaji dalam penelitian ini antara lain:

¹⁸ Traveloka, "Asuransi COVID-19 Sekarang Tersedia di Traveloka", <https://www.traveloka.com/id-id/insurance/covid>, diakses pada 10 Oktober 2021.

¹⁹ Wibi Pangestu Pratama, "Klaim Asuransi Perjalanan Simasnet : Corona Dikecualikan, Pertanggungan untuk Kecelakaan", <https://finansial.bisnis.com/read/20200303/215/1208526/klaim-asuransi-perjalanan-simasnet-corona-dikecualikan-pertanggungan-untuk-kecelakaan-diri>, diakses pada 10 Oktober 2021.

1. Pertanggungjawaban maskapai penerbangan kepada penumpang dalam hal terjadi pembatalan penerbangan akibat Covid-19
2. Perlindungan hukum penumpang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini antara lain:

1. Menganalisis pertanggungjawaban maskapai penerbangan kepada penumpang apabila terjadi pembatalan penerbangan akibat Covid-19 dan pengajuan klaim oleh penumpang pesawat terbang atas fasilitas asuransi perlindungan Covid-19 dan asuransi pembatalan penerbangan apabila terjadi pembatalan penerbangan yang disebabkan oleh Covid-19
2. Menganalisis fasilitas yang didapatkan oleh penumpang dan perlindungan hukum bagi penumpang pesawat udara atas fasilitas asuransi perlindungan Covid-19 maupun asuransi pembatalan penerbangan

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Memberi pedoman dan referensi terkait pertanggungjawaban maskapai penerbangan kepada penumpang apabila terjadi pembatalan penerbangan akibat Covid-19. Selain itu, dalam penelitian ini juga memberi pedoman dan referensi terkait fasilitas dan perlindungan hukum yang didapatkan oleh penumpang pesawat terbang atas fasilitas asuransi perlindungan Covid-19 maupun asuransi pembatalan penerbangan

2. Menghasilkan penelitian komprehensif terkait pertanggungjawaban maskapai penerbangan kepada penumpang apabila terjadi pembatalan penerbangan akibat Covid-19. Selain itu, dalam penelitian ini juga bermanfaat untuk menghasilkan penelitian yang komprehensif terkait perlindungan hukum yang didapatkan oleh penumpang pesawat terbang atas fasilitas asuransi perlindungan Covid-19 maupun asuransi pembatalan penerbangan yang bermanfaat sebagai sarana perkembangan ilmu hukum khususnya hukum pengangkutan, hukum asuransi, dan hukum perlindungan konsumen

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian Hukum

Tipe penelitian hukum dalam penulisan ini merupakan penelitian hukum *Doctrinal Research* yang merupakan suatu penelitian yang menyediakan penjelasan yang sistematis terkait aturan-aturan hukum yang mengatur sebuah kategori hukum tertentu, menganalisis aturan hukum yang relevan, menjelaskan permasalahan yang sulit dipahami, serta menganalisis hubungan hukum antara peraturan perundang-undangan yang dapat dijadikan pertimbangan untuk perkembangan hukum di masa yang akan datang dimana penelitian ini sejenis dengan penelitian yuridis normatif.²⁰ Dalam penelitian ini menganalisis peraturan perundang-undangan terkait hukum pengangkutan udara, hukum asuransi, dan hukum perlindungan konsumen khususnya dalam hal pertanggungjawaban maskapai penerbangan terhadap

²⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2010, h. 133.

pembatalan penerbangan akibat Covid-19 kepada penumpang dan perlindungan hukum penumpang atas asuransi perlindungan Covid-19 dan asuransi pembatalan penerbangan. Adapun aturan perundang-undangan yang dimaksud antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Peraturan Menteri Perhubungan, maupun regulasi-regulasi lain yang berhubungan dengan topik yang diangkat dalam penulisan skripsi ini.

1.5.2 Pendekatan Penelitian

Pendekatan masalah dalam penulisan penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan antara lain:

1. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang relevan dengan tanggungjawab maskapai penerbangan kepada penumpang terhadap pembatalan penerbangan akibat Covid-19 dan perlindungan hukum penumpang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19.²¹
2. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*), yaitu pendekatan yang beranjak dari teori, doktrin, pandangan, serta konsep-konsep yang berkembang dalam ilmu hukum seperti teori pertanggungjawaban

²¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*, Kencana, Jakarta, 2019, h. 136-157.

pengangkut *absolute liability*, *presumption liability*, *based on fault liability*, dan teori-teori dan konsep hukum asuransi berupa pengalihan risiko atas kerugian yang timbul oleh karena dalam penelitian ini membahas mengenai tanggungjawab maskapai penerbangan kepada penumpang terhadap pembatalan penerbangan akibat Covid-19 dan perlindungan hukum penumpang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19.²²

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang meliputi peraturan perundang-undangan dan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh instansi maupun lembaga pemerintahan terkait. Disamping itu, sumber bahan hukum lainnya antara lain adalah buku teks, jurnal, artikel, maupun sumber literatur lainnya baik nasional maupun internasional guna menunjang penelitian ini.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum pada penelitian ini dilakukan dengan bersumber dari bahan hukum primer dan sekunder.²³ Prosedur pengumpulan bahan hukum primer dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan maupun hukum positif yang berlaku di Indonesia sebagai sumber hukum utama untuk menjawab isu hukum yang diangkat dalam penelitian ini. Sedangkan prosedur pengumpulan bahan hukum sekunder dilakukan dengan melakukan studi

²² *Ibid*, h. 177-180.

²³ *Ibid.*, h. 181-184.

kepuustakaan yang bersumber dari berbagai literatur hukum, jurnal, maupun artikel lainnya yang diperoleh dari internet yang berisi berbagai macam pendapat mengenai isu hukum yang diangkan terutama pada aspek hukum pengangkutan.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum primer dan sekunder yang telah dikumpulkan kemudian diklasifikasikan dengan menggunakan teknik penalaran deduktif dari hal yang umum ke hal yang spesifik atau khusus sehingga bisa ditarik sebuah kesimpulan berdasarkan premis mayor berupa norma hukum dan premis minor berupa fakta hukum yang bermula dari pokok pikiran lalu dituangkan dalam bentuk kalimat penjelas sebagai konklusi.²⁴

1.6 Pertanggungjawaban Sistematis

Penelitian ini disusun secara sistematis yang terdiri dari empat bab sebagai berikut:

Bab I merupakan bab pendahuluan yang terdiri atas latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan pertanggungjawaban sistematis. Dalam bab ini dibahas mengenai latar belakang masalah yang terjadi dan kemudian memberi acuan permasalahan apa saja yang akan dibahas dalam penelitian ini

²⁴ Philipus M. Hadjon dan Tatiek Sri Djatmiati, *Penelitian Hukum*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, cet. 9, 2020, h. 24-27.

Bab II membahas mengenai rumusan masalah yang pertama yaitu pertanggungjawaban maskapai penerbangan kepada penumpang dalam hal terjadi pembatalan penerbangan akibat Covid-19. Pada bab ini membahas mengenai dampak pembatalan penerbangan akibat Covid-19 baik bagi maskapai penerbangan maupun penumpang pesawat terbang namun dalam penulisan skripsi ini meneliti mengenai tanggungjawab maskapai penerbangan yang dikaitkan dengan prinsip tanggung jawab pengangkut berdasarkan hukum pengangkutan maupun dikaitkan dengan pertanggungjawaban maskapai penerbangan yang diatur di dalam peraturan perundang-undangan yang relevan dengan rumusan masalah tersebut.

Bab III membahas mengenai rumusan masalah yang kedua yaitu perlindungan penumpang pesawat terbang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19. Pada bab ini membahas mengenai asuransi perlindungan Covid-19 dan asuransi pembatalan penerbangan, klaim penumpang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19, perlindungan hukum penumpang atas asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19, dan penyelesaian sengketa atas permasalahan klaim asuransi perjalanan pesawat terbang di masa Covid-19.

Bab IV merupakan bab penutup yang terdiri atas kesimpulan dari rumusan masalah yang ada dan saran yang berisi mengenai apa saja yang perlu diperbaiki atas permasalahan yang diangkat