SERI PUBLIKASI ILMIA) KONTEMPORER UNTAR 2021

UNTAR
Universitas Tarumanagara

62th
Untar Bersinergi
Untar Bereputasi

Kampus Merdeka
INDONESIA JAYA

S1 Hukum

Berhukum di Masa Pandemi Covid-19

EDITOR

Prof. Dr. Mella Ismelina F.R., S.H., M.Hum.

Ade Adhari, S.H., M.H.

SERI PUBLIKASI ILMIAH KONTEMPORER UNTAR 2021

Berhukum di
Masa Pandemi Covid-19

ISBN : 978-623-6463-12-3

Penerbit
LPPI UNTAR (UNTAR Press)
Lembaga Penelitian dan Publikasi Ilmiah Universitas Tarumanagara

Jln. Letjen. S. Parman No. 1
Kampus I UNTAR, Gedung M, Lantai 5
Jakarta 11440
Email: dppm@untar.ac.id

Keanggotaan IKAPI
No.605/AnggotaLuarBiasa/DKI/2021

Copyright © 2021 Universitas Tarumanagara

SERI PUBLIKASI ILMIAH KONTEMPORER UNTAR 2021

Editor Seri

Dr. Hetty Karunia Tunjungsari, S.E., M.Si.

Ir. Jap Tji Beng, MMSI., Ph.D.

Sri Tiatri, S.Psi, M.Si, Ph.D., Psikolog

Prof. Dr. Ir. Agustinus Purna Irawan, I.P.U., ASEAN Eng.

Berhukum di
Masa Pandemi Covid-19

Editor

Prof. Dr. Mella Ismelina F.R., S.H., M.Hum.

Ade Adhari, S.H., M.H.

Penulis

Amad Sudiro

Gunardi Lie

Wilma Silalahi

Mella Ismelina F. R.

Vera W. S. Soemarwi

Ande Aditya Iman Ferrary

Tundjung Herning Sitabuana

Dixon Sanjaya

Jeane Neltje Saly

H.K. Martono

Ariawan Gunadi

Moody Rizqy Syailendra Putra

Indah S. Aprilia

Christine S. T. Kansil

Jesselyn Valerie Herman

Imelda Martinelli

Ahmad Redi

Mia Hadiati

Ida Kurnia

Daniel Surianto

Ade Adhari

Rian Achmad P.

Rugun Romaida Hutabarat

Urbanisasi

Rasji

LPPI UNTAR (UNTAR PRESS)

Jakarta, Indonesia

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan segalanya, sehingga penulisan buku yang berjudul "Berhukum di Masa Pandemi" dapat diselesaikan dengan baik. Karya yang saat ini berada ditangan pembaca secara umum kami persembahkan untuk pembangunan hukum di Indonesia, dan secara khusus sebagai bentuk perayaan Dies Natalis Universitas Tarumanagara yang Ke-62. Buku ini merupakan buah pemikiran yang layak untuk dijadikan sebagai rujukan ilmiah karena telah disusun atas dasar pengetahuan dan kajian ilmiah yang dilakukan oleh Sivitas Akademika Universitas Tarumanagara.

Buku terbagi dalam 2 (dua) bagian, bagian pertama bertemakan "Perlindungan Masyarakat di Masa Pandemi Covid-19" dan bagian kedua tentang "Pembentukan dan Penegakan Hukum di Masa Pandemi". Pada bagian pertama terdapat 10 tulisan/bab, dimana masing-masing bab antara lain bercerita: Bab I Kebijakan Penyelenggaraan Penerbangan di Masa Pandemi, Bab II Keberdayaan Hukum Masyarakat Adat dan Adaptasi Pandemi Covid-19 Berbasis Kearifan Lokal, Bab III Perlindungan Hukum Bagi Wanita dan Remaja Terhadap Kekerasan Seksual yang Dilakukan Secara Daring, Bab IV Pelayanan Kesehatan Masyarakat Konteks Pandemi Covid-19 Perspektif Hukum, Bab V Pertahanan Negara: Pencegahan dan Pemberantasan Teroris, Bab VI Aspek Hukum Perlindungan Data Pribadi Pada Kasus Kebocoran Data Pengguna Aplikasi E-Hac di Indonesia, Bab VII Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Pelaksanaan Kontrak Bisnis di Indonesia, Bab VIII Berasuransi Model Jiwasraya: Analisis Kebijakan Restrukturisasi Polis, Bab IX Penerapan Protokol Kesehatan pada Delivery Order Makanan bagi Konsumen di Era Pandemi Covid-19 dan Bab X Asas Iktikad Baik sebagai Unsur Perjanjian dan Hukum Kebiasaan.

Pada bagian kedua dari buku ini terdapat 8 (delapan) bab yang masing-masing membahas tentang Bab XI Berhukum Formil di Masa Pandemi Covid-19 dalam Pembentukan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Bab XII Sistem Peradilan Modern di Masa Pandemi Covid-19 Menuju Sadar Berkonstitusi,

Bab XIII Beracara pada Masa Pandemi Covid-19, Bab XIV Pengaruh Kebijakan dan Efektivitas Penenggelaman Kapal terhadap Pencemaran Laut di Indonesia, Bab XV Kebijakan Peradilan Pidana Virtual Di Masa Pandemi, Bab XVI Peran Peradilan Tata Usaha Negara dalam Mewujudkan Penegakan Hukum Administrasi Lingkungan dan Tujuan Pembangunan, Bab XVII Menyorot Lembaga Pemasyarakatan di Indonesia Setelah Kebijakan Asimilasi Narapidana di Tengah Pandemi Covid-19 dan Bab XVIII Efektifitas Pemberian Sanksi Pidana terhadap Pengguna Narkotika di Era Pandemi Covid-19.

Berbagai tulisan diatas tulis oleh para guru besar, pimpinan, dosen, mahasiswa dan alumni Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Ucapan terima kasih untuk itu kami sampaikan kepada seluruh penulis yang telah berkontribusi menuangkan gagasan terbaiknya dalam buku ini. Sebagai sebuah karya, buku ini tentu ada kekurangan atau kelemahannya. Masukan sangat kami harapkan dari seluruh pembaca. Akhir kata, marilah sama-sama bersemangat untuk mewujudkan “Untar Bersinergi Untar Bereputasi!”.

Untar Bersinergi, Untar Bereputasi.
Salam, UNTAR untuk Indonesia

Jakarta, 17 September 2021
Dekan Fakultas Hukum
Prof. Dr. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR iii

DAFTAR ISI v

BAGIAN I 1

Perlindungan Masyarakat di Masa Pandemi Covid-19

BAB 1 2-19

Kebijakan Penyelenggaraan Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19

Amad Sudiro, Gunardi Lie dan Wilma Silalahi

BAB 2 20-33

Keberdayaan Hukum Masyarakat Adat dalam Adaptasi Pandemi Covid-19 Berbasis Kearifan Lokal

Mella Ismelina F. R., Vera W. S. Soemarwi, dan Ande Aditya Iman Ferrary

BAB 3 34-59

Perlindungan Hukum Bagi Wanita dan Remaja Terhadap Kekerasan Seksual yang Dilakukan Secara Daring

Tundjung Herning Sitabuana dan Dixon Sanjaya

BAB 4 60-74

Pelayanan Kesehatan Masyarakat Konteks Pandemi Covid-19 Perspektif Hukum

Jeane Neltje Saly

BAB 5 75-95

Pertahanan Negara: Pencegahan dan Pemberantasan Teroris

H. K. Martono dan Ariawan Gunadi

BAB 6 96-113

Aspek Hukum Perlindungan Data Pribadi Pada Kasus Kebocoran Data Pengguna Aplikasi E-Hac di Indonesia

Moody Rizqy Syailendra Putra dan Gunardi

BAB 7 114-125

Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Pelaksanaan Kontrak Bisnis di Indonesia

Ariawan Gunadi dan Indah S. Aprilia

BAB 8 126-138

Berasuransi Model Jiwasraya: Analisis Kebijakan Restrukturisasi Polis

Vera W. S. Soemarwi, Mella Ismelina F. R., dan Ande Aditya Iman Ferrary

BAB 9 139-153

Penerapan Protokol Kesehatan pada Delivery Order Makanan bagi Konsumen di Era Pandemi Covid-19

Christine S.T. Kansil dan Jesselyn Valerie Herman

BAB 10 154-170

Asas Iktikad Baik sebagai Unsur Perjanjian dan Hukum Kebiasaan

Imelda Martinelli

BAGIAN II 171

Pembentukan dan Penegakan Hukum di Masa Pandemi

BAB 11 172-195

Berhukum Formil di Masa Pandemi Covid-19 dalam Pembentukan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Ahmad Redi

BAB 12 196-205

Sistem Peradilan Modern di Masa Pandemi Covid-19 Menuju Sadar Berkonstitusi

Wilma Silalahi

BAB 13 206-221

Beracara pada Masa Pandemi Covid-19

Mia Hadiati dan Moody Rizqy Syailendra Putra

BAB 14 222-240

Pengaruh Kebijakan dan Efektivitas Penenggelaman Kapal terhadap Pencemaran Laut di Indonesia

Ida Kurnia dan Daniel Surianto

BAB 15 241-255

Kebijakan Peradilan Pidana Virtual Di Masa Pandemi

Ade Adhari

BAB 16 256-279

Peran Peradilan Tata Usaha Negara dalam Mewujudkan Penegakan Hukum Administrasi Lingkungan dan Tujuan Pembangunan

Mella Ismelina F. R. dan Rian Achmad P.

BAB 17 280-296

Menyorot Lembaga Pemasyarakatan di Indonesia Setelah Kebijakan Asimilasi Narapidana di Tengah Pandemi Covid-19

Rugun Romaida Hutabarat

BAB 18 297-310

Efektifitas Pemberian Sanksi Pidana terhadap Pengguna Narkotika di Era Pandemi Covid-19

Urbanisasi

BAB 19 311-352

Mengatur Urusan Pemerintahan Melalui Peraturan Kebijakan

Rasji

BAGIAN 1

Perlindungan Masyarakat

di Masa Pandemi Covid-19

BAB 1

Kebijakan Penyelenggaraan Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19

Amad Sudiro
Gunardi Lie
Wilma Silalahi
Fakultas Hukum, Universitas Tarumanagara

Abstrak

Pandemi Covid-19 berdampak terhadap operasional perjalanan udara, sehingga, permasalahan yang menarik adalah bagaimana kebijakan penyelenggaraan penerbangan di masa pandemi Covid-19. Oleh karena itu, perlunya pengaturan yang tegas terkait kebijakan penyelenggaraan penerbangan. Kajian ini menggunakan penelitian hukum normatif. Pandemi Covid-19 ini mengakibatkan jumlah wisatwan mancanegara menurun serta mengurangi jumlah penerbangan. Oleh karena itu, perlunya pengaturan regulasi yang tepat dalam penyelenggaraan penerbangan terutama terkait dengan kebijakan biaya tarif penerbangan dengan mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, guna memberikan kepastian hukum bagi para pihak yang berkepentingan dengan tetap mematuhi protokol kesehatan.

Kata kunci: Kebijakan Penerbangan, Tarif Penerbangan, Covid-19.

1.1 Pendahuluan

Dunia dikejutkan dengan berita adanya warga dari Wuhan Provinsi Hubei yang berusia 55 tahun terinfeksi virus pada tanggal 17 November 2019. Diduga kejadian ini merupakan kasus pertama yang terjadi di dunia. Penyakit yang disebabkan oleh virus ini dinamakan pneumonia wuhan yang kemudian oleh *World Health Organization* (*WHO*) dinamakan *Corona Virus Disease 2019* (*Covid-19*). Penyakit ini bukan hanya terjadi di Wuhan tetapi hampir di 188 negara juga terdapat kasus yang sama dari penyebaran virus tersebut termasuk Indonesia.[1]

Akibat pandemi *Corona Virus Disease 2019* (*Covid-19*), yang dikenal dengan penyakit menular yang disebabkan oleh corona virus, yang saat ini mewabah di seluruh dunia[2] mengakibatkan terdapat pembatasan-pembatasan dalam melakukan berbagai aktivitas. Seiring dengan berjalannnya waktu, kasus pertambahan virus Covid-19 bertambah. Untuk mengantisipasi penyebaran virus Covid-19 yang semakin cepat, pemerintah mengeluarkan himbauan kepada masyarakat untuk mengurangi aktivitas di luar rumah, kantor-kantor diberlakukan *work from home (WFH)/ work from office (WFO)*, sekolah/kampus diberlakukan pembelajaran dari rumah, beribadah dilakukan di rumah, berjualan secara *online*, dan aktivitas lainnya yang melibatkan interaksi fisik dilakukan dari rumah.[3] Pandemi Covid-19 juga berdampak terhadap operasional perjalanan udara,[4] terutama perlunya pengaturan mengenai kebijakan tarif dalam penggunaan transportasi udara/penerbangan. Dengan adanya larangan wisatawanmancanegara berkunjung ke Indonesia dan menghentikan sementara hingga pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).[5]

Dampak wabah Covid-19 terhadap suatu wilayah tentunya sangat tergantung pada durasi dan besarnya wabah, bentuk, dan efektifitas kebijakan pemerintah sebagai langkah-langkah pencegahan yang diambil, tingkat kepercayaan, dan preferensi

risiko konsumen untuk perjalanan udara, kondisi, integrasi ekonomi suatu wilayah, dan lain sebagainya.[6] Industri penerbangan merupakan industri global yang menjadi pusat saraf bisnis dan wisata. Namun, akibat pandemi Covid-19 industri penerbangan terpaksa melakukan penutupan rute yang terkena dampak Covid-19 baik penerbangan nasional maupun penerbangan internasional. Guna mencegah krisis pendapatan yang terjadi akibat imbas pandemi Covid-19 ini, pemerintah mengeluarkan kebijakan penutupan rute tertentu dan pembukaan rute penggantinya. Hal ini sangat berdampak terhadap industri penerbangan karena banyak yang mengalami gulung tikar, tidak mampu membayar biaya operasional perusahaan. Dengan demikian yang menjadi permasalahan menarik pada tulisan ini adalah bagaimana kebijakan penyelenggaraan penerbangan di masa pandemi Covid-19. Isu ini menjadi menarik, sebab di tengah mewabahnya pandemi Covid-19, industri penerbangan mengalami dampak yang sangat signifikan.

Tulisan ini tidak bermaksud untuk menjastifikasi bahwa kebijakan penerbangan yang selama ini sudah berjalan tidak memberikan kepastian hukum. Namun, hendak memberi pilihan sudut pandang lain, meskipun tidak dapat dihindari pikiran-pikiran yang beririsan satu sama lain. Di tengah mewabahnya pandemi Covid-19, perlu diatur kebijakan yang tepat guna menghindari penyebaran wabah virus Covid-19. Namun industri penerbangan tidak mengalami kerugian yang sangat signifikan, dan para wisatawan juga dapat melakukan perjalananan wisatanya dengan tetap menerapkan protokol kesehatan. Dalam tulisan ini dilakukan kajian untuk mengetahui bahwa kebijakan penyelenggaraan penerbangan di masa pandemi Covid-19 dan juga terkait dengan kebijakan tarif dalam penggunaan transportasi penerbangan. Dengan semakin banyaknya kajian-kajian mengenai permasalahan di atas, diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan rujukan kepada pemerintah dan masyarakat guna menciptakan kebijakan yang tepat dalam penyelenggaraan penerbangan di tengah pandemi Covid-19 dan para pengguna transportasi penerbangan tetap dapat melakukan aktifitas

penerbanganannya dengan tetap mematuhi protokol kesehatan serta virus Covid-19 dapat ditekan penyebarannya.

Kajian ini menggunakan penelitian hukum normatif atau dengan pendekatan normatif yang disebut juga dengan penelitian doktrinal, yaitu menggunakan pendekatan dalam penyelesaian permasalahan dengan pendekatan peraturan perundang-undangan (*state approach*), dan pendekatan konsep (*conceptual approach*) guna mendapatkan data yang akurat. Bahwa di tengah pandemi Covid-19, industri penerbangan tetap dapat beroperasional dan pengguna transportasi penerbangan dapat melakukan aktifitasnya, namun tetap membutuhkan kedisiplinan dalam mencegah dan memutus mata rantai penyebaran Covid-19. Kajian ini menggunakan metode yuridis normatif[7] atau menurut Wignjosoebroto adalah penelitian doctrinal,[8] yaitu kajian yang menggunakan legis positivis, yang menyatakan bahwa hukum identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang. Selain itu dalam konsepsi ini dipandang hukum sebagai suatu sistem normatif yang bersifat otonom, tertutup, dan terlepas dari kehidupan masyarakat. Dilihat dari sudut tujuannya, penelitian ini sekaligus merupakan penelitian "*problem solution*",[9] dalam hal ini adalah solusi berupa *legal remedy* terhadap permasalahan bagaimana kebijakan penyelenggaraan penerbangan di masa pandemi Covid-19.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri atas bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer, sekunder, maupun tersier. Bahan-bahan hukum primer dimaksud di antaranya UUD 1945, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020, maupun aturan-aturan pelaksana dari pemerintah maupun surat edaran. Sementara itu, bahan-bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain, terdiri atas literatur, hasil-hasil

penelitian yang relevan dengan masalah yang diteliti, tulisan atau artikel yang dimuat dalam jurnal-jurnal atau media publikasi ilmiah lain yang relevan dengan masalah yang diteliti, makalah atau karya tulis yang disampaikan dalam pertemuan-pertemuan ilmiah (seminar, *workshop*, simposium, dan sebagainya). Sedangkan bahan-bahan hukum tersier yang memberikan penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer maupun sekunder dalam penelitian ini adalah berupa kamus dan ensiklopedia.[10]

1.2 Kebijakan Penyelenggaraan Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19

Industri penerbangan global di masa pandemi Covid-19 mengalami dampak yang cukup signifikan. Dengan penerapan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) yang merupakan salah satu implementasi protokol kesehatan yang berdampak adanya tambahan persyaratan terhadap penumpang yang akan melakukan penerbangan, begitupun terhadap maskapai penerbangan harus menerapkan kebijakan-kebijakan terkait operasional penerbangan dalam memutus mata rantai penyebaran pandemi Covid-19. Dalam Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Darurat *Corona Virus Disease* 2019 di Wilayah Jawa dan Bali, bertanggal 2 Juli 2021 (Instruksi Mendagri 15/2021), menginstruksikan agar melaksanakan PPKM Darurat Covid-19 di wilayah Jawa dan Bali sesuai dengan kriteria level situasi pandemi berdasarkan assesmen. Melalui Instruksi Mendagri 15/2021 diatur bahwa pelaku perjalanan domestik yang menggunakan pesawat udara harus: (1) menunjukkan kartu vaksin (minimal vaksinasi dosis pertama); (2) menunjukkan PCR H-2; dan (3) ketentuan pada angka 1 dan angka 2 hanya berlaku untuk kedatangan dan keberangkatan dari dan ke Jawa dan Bali serta tidak berlaku untuk transportasi dalam wilayah aglomerasi.

Selanjutnya, menurut Surat Edaran Satuan Tugas Penanganan Covid-19 Nomor 14 Tahun 2021 tentang Ketentuan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dalam Masa Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19), bertanggal 2 Juli 2021 (SE Kasatgas 14/2021), mempunyai maksud untuk memberlakukan penerapan protokol kesehatan yang lebih ketat terhadap pelaku perjalanan orang di dalam negeri dalam masa pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19). Sementara, tujuan SE Kasatgas 14/2021 adalah untuk: (1) meningkatkan penerapan protokol kesehatan dalam kebiasaan baru bagi terciptanya kehidupan yang produktif dan aman Covid-19; (2) mencegah terjadinya peningkatan penularan Covid-19; dan (3) melakukan pembatasan pelaku perjalanan pengguna moda transportasi udara, laut, kereta api, dan darat.

Menurut ketentuan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan RI, dampak pandemi Covid-19 antara lain: pengurangan jadwal penerbangan, penurunan kebutuhan, aspek ekonomi, dan penurunan pendapatan. Pengurangan jadwal penerbangan terindentifikasi menurun sampai dengan 80% termasuk di dalamnya penerbangan domestik dan internasional.[11] Melihat begitu banyaknya dampak yang ditimbulkan pandemi Covid-19 terhadap sistem penerbangan, pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan membuat kebijakan-kebijakan dalam mendukung industri penerbangan dalam rangka menekan penyebaran virus corona-19. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*, mengatur bahwa pengendalian transportasi udara, diantaranya dengan mengurangi kapasitas (*slot time*) bandar udara, pembatasan jumlah penumpang paling banyak 50% dari jumlah kapasitas maksimal tempat duduk, serta penyesuaian tarif batas atas dan/atau pemberlakuan tuslah. Peraturan tersebut juga telah mengatur teknis pelaksanaan perjalanan menggunakan moda pesawat udara, yang berpengaruh

terhadap perilaku maskapai pesawat udara, khususnya dalam hal kuantitas dan harga dari sudut pandang ekonomi mikro.[12] Peraturan Menteri Perhubungan tersebut didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* dan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 6 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).* Pemerintah memberlakukan larangan sementara penggunaan sarana transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan udara selama masa mudik Idul Fitri tahun 1441 Hijriah sejak tanggal 24 April s.d. 31 Mei 2020. Hal ini sangat mempengaruhi aktifitas perekonomian di industri penerbangan termasuk mengganggu hubungan perjanjian pengangkutan transportasi udara, antara Pihak Maskapai Penerbangan dengan Pihak Penumpang.[13]

Dengan pembatasan-pembatasan tersebut, mengakibatkan industri penerbangan tidak dapat beroperasi sebagaimana mestinya. Sebelum mewabahnya pandemi Covid-19, pertumbuhan jumlah kapasitas tempat duduk terjadi kenaikan akibat bertambahnya jumlah maskapai dan jumlah pesawat, yang mengakibatkan harga jual tiket menjadi menjadi turun dengan diberlakukannya *Low Cost Carrier* (*LCC*) dalam penyelenggaraan penerbangan. Selain itu, disebabkan pertumbuhan ekonomi Indonesia yang cenderung positif, sehingga mengakibatkan daya beli masyarakat untuk membeli tiket pesawat semakin tinggi dibandingkan dengan naik moda transportasi lainnya, dengan jarak tempuh yang jauh dapat ditempuh dalam jangka waktu cepat.[14] Selanjutnya dalam kondisi saat ini, akibat pandemi Covid-19 pada tingkat global, *International Civil Aviation Organization/ ICAO* (2020) mencatat bahwa lebih dari 35% telah terjadi pengurangan kursi penumpang oleh berbagai maskapai penerbangan.

Dalam lalu lintas penumpang internasional, terjadi pengurangan lebih dari 800 juta penumpang dan diperkirakan lebih dari USD 150 Milyar terjadi potensi kerugian yang dialami oleh maskapai penerbangan.[15]

Menurut data PT. Garuda Indoensia (Persero) Tbk., bahwa kebijakan PSBB dan *lockdown* yang diterapkan di berbagai negara telah menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi PT. Garuda Indonesia.[16]

Tabel 1. Data Jumlah Penumpang
PT. Garuda Indonesia (Januari - September 2020)

Bulan	Jumlah Penumpang
Januari	2.529.432
Februari	2.005.057
Maret	1.520.635
April	220.065
Mei	34.872
Juni	217.638
Juli	368.167
Agustus	571.474
September	537.177

Sumber: Data Operasional PT. Garuda Indonesia Group, 2020

Data di atas merupakan data jumlah penumpang Garuda Indonesia Group. Data ini merupakan jumlah dari *Main Brand* yaitu Garuda Indonesia dan *Citilink*.Dapat diketahui terjadi penurunan jumlah penumpang sejak bulan Januari, dan semakin terpuruk saat adanya penerapan PSBB di bulan April dan Mei. Namun, bulan Juni perlahan tapi pasti jumlah penumpang Garuda Indonesia mengalami peningkatan. Adanya manajemen strategi yang dilakukan oleh PT. Garuda

Indonesia menjadi salah satu penyebab meningkatnya jumlah penumpang. Ada beberapa upaya yang dilakukan oleh PT. Garuda Indonesia agar bertahan di masa pandemi *Covid-19*, antara lain melakukan renegosiasi sewa pesawat, membuat layanan pengiriman barang berbasis aplikasi digital "Kirim Aja", hingga memilih untuk melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap karyawannya.[17]

Kebijakan Pengaturan Tarif Penerbangan di Masa Pandemi Covid-19

Pandemi Covid-19 mengakibatkan jumlah wisatawan mancanegara menurun serta mengurangi jumlah penerbangan domestik. Terkait dengan pemberlakuan kebijakan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia harus sesuai dengan prinsip dasar negara sebagaimana yang diatur dalam Pembukaan UUD 1945, artinya nilai-nilai yang ada di dalam setiap norma hukum positif harus sejalan dengan tujuan negara yaitu memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia, yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Terkait dengan kebijakan industri penerbangan, khususnya terkait dengan tarif, dilaksanakan sesuai dengan prosedur penanganan pandemi Covid-19 yang aman, sederhana, efisien, dan mudah, namun tetap memiliki standar keamanan tinggi.[18]

Pengaturan mengenai tarif domestik, diatur dalam bagian keempat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, selanjutnya disebut UU 1/2009). Tarif angkutan udara berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.[19] Kebijakan pemerintah mengenai tarif adalah neoliberal. Itu sebabnya tarif untuk penumpang terdiri atas tarif ekonomi dan non-ekonomi.

Tarif penumpang kelas ekonomi diatur oleh Pemerintah untuk melindungi konsumen dan tarif penumpang angkutan udara tidak berjadwal ditetapkan oleh perusahaan angkutan udara sendiri berdasarkan kekuatan pasar (*supply and demand*) untuk menjamin kelangsungan operasional perusahaan angkutan udara.[20]

Dalam penetapan golongan tarif angkutan udara domestik, Menteri memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, kepentingan masyarakat dan kepentingan penyelenggara angkutan udara.[21] Tarif penumpang terdiri atas tarif golongan kelas ekonomi dan kelas non-ekonomi.[22] Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi dihitung berdasarkan komponen:[23] (a) tarif jarak;[24] (b) pajak;[25] (c) iuran wajib asuransi;[26] dan (d) biaya tuslah/tambahan (*surcharge*).[27] Tarif penumpang kelas ekonomi dihitung berdasarkan besaran tarif per rute penerbangan per satu kali perjalanan, untuk setiap penumpang, yang merupakan hasil penghitungan dari tarif dasar dikalikan jarak dengan mempertimbangkan daya beli atau keterjangkauan. Dalam penetapan tarif angkutan udara reguler, Menteri Perhubungan harus mempertimbangkan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan serta kepentingan umum dan operasional angkutan udara.[28] Hasil perhitungan tarif tersebut menjadi pagu tarif penumpang angkutan udara kelas ekonomi domestik. Plafon tarif penumpang kelas ekonomi domestik ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dari pengenaan tarif tinggi oleh badan usaha angkutan udara dan melindungi konsumen dari informasi/iklan penerbangan yang berpotensi merugikan/menyesatkan. Oleh karena itu, penetapan pagu tarif dan perlindungan badan hukum angkutan udara terhadap persaingan tidak sehat. Pagu tarif yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk tarif penumpang kelas ekonomi berjadwal yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan wajib disebarluaskan oleh Menteri Perhubungan atau oleh pelaku usaha angkutan udara itu sendiri melalui media cetak dan elektronik

dan/atau diperlihatkan di setiap titik penjualan tiket pesawat.[29]

Badan usaha angkutan udara dalam negeri dilarang menjual tiket ekonomi di atas pagu tarif yang ditetapkan Menteri Perhubungan. Setiap badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan penjualan tiket ekonomi dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin trayek penerbangan. Tarif penumpang angkutan udara berjadwal kelas non ekonomi domestik akan didasarkan pada mekanisme pasar. Tarif angkutan udara tidak berjadwal domestik untuk penumpang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna dan penyedia jasa angkutan, sedangkan tarif angkutan udara berjadwal internasional untuk penumpang ditetapkan berdasarkan hasil perjanjian angkutan udara bilateral. Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan udara berjadwal dalam negeri serta sistem dan tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri. Untuk itu, Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 26 Tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Permenhub KM 26/2010).[30]

Permenhub KM 26/2010 mengatur bahwa tarif penumpang untuk kelas ekonomi harus dihitung berdasarkan tarif jarak, pajak, asuransi kecelakaan wajib dan biaya tambahan. Tarif penumpang domestik untuk tarif kelas ekonomi didasarkan pada penggunaan pesawat jet dan pesawat baling-baling. Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengusulkan besaran tarif setelah berkoordinasi dengan asosiasi maskapai penerbangan nasional dan asosiasi konsumen. Besarnya tarif tergantung pada layanan grup maskapai: 100 persen dari tarif maksimum untuk maskapai yang menyediakan layanan penuh, 90 persen untuk maskapai yang menyediakan layanan menengah, dan 85 persen untuk layanan tanpa embel-embel. Besaran tarif penumpang kelas ekonomi berjadwal yang ditetapkan Menteri Perhubungan wajib disosialisasikan sebagai pagu tarif melalui media cetak dan

elektronik dan/atau diperlihatkan di setiap titik penjualan tiket pesawat.

Tarif dasar yang ditentukan Permenhub KM 26/2010 diperoleh dari hasil perhitungan biaya pokok rata-rata per satuan unit produksi ditambah keuntungan. Biaya pokok terdiri dari komponen biaya, yaitu: (a) biaya langsung, terdiri dari biaya tetap dan biaya *variable*; dan (b) biaya tidak langsung terdiri dari biaya organisasi dan biaya pemasaran.[31] Sementara perhitungan tarif dasar didasarkan pada prinsip sebagai berikut: (a) perhitungan biaya pokok adalah total biaya operasi pesawat udara berdasarkan biaya penuh (*full costing*) termasuk tingkat keuntungan (*margin*) maksimal sebesar 10%; (b) data komponen biaya yang digunakan dalam perhitungan, adalah data keuangan badan usaha angkutan udara pada saat penyusunan tarif dengan memerhatikan tingkat akurasi, kewajaran, dan efisiensi biaya serta dapat dipertanggungjawabkan; (c) biaya operasi pesawat udara yang akan digunakan sebagai dasar penetapan tarif dasar dan tarif jarak adalah rata-rata biaya oeparsi pesawat udara seluruh tipe pesawat yang dioperasikan oleh masing-masing badan usaha angkutan udara; (d) pembebanan biaya operasi pesawat udara dalam perhitungan tarif dasar angkutan udara penumpang kelas ekonomi dengan menggunakan pesawat jet ditetapkan sebesar 95% dari total biaya operasi; (e) biaya per unit (*cost* per unit) adalah biaya per penumpang kilometer yang diperoleh dari biaya total operasi pesawat udaradengan faktor muat sebesar 65% (enam puluh lima persen) untuk pesawat jet dan70% (tujuh puluh persen) untuk pesawat propeller.[32]

Tabel 2. Tarif Dasar Penumpang Pelayanan Ekonomi [33]

No.	Kelompok Jarak (Km)	Tarif Dasar per Pnp – KM
	Pesawat Propeller	
1.	Di bawah 150	3.200
2.	150 s.d. 225	3.080
3.	226 s.d. 300	2.820
4.	301 s.d. 375	2770
5.	376 s.d. 450	2650
6.	451 s.d. 600	2440
	Pesawat jet	
1.	301 s.d. 375	2070
2.	376 s.d. 450	2.000
3.	451 s.d. 600	1.900
4.	601 s.d. 750	1.790
5.	751 s.d. 900	1.550
6.	901 s.d. 1.050	1.420
7.	1.051 s.d. 1.400	1.370
8.	Di atas 1.400	1.190

Selanjutnya, untuk bayi (*infant*) yang berusia kurang dari 2 (dua) tahun berlaku harga jual tiket sebesar 10% (sepuluh persen) dari tarif normal.[34] Sementara, untuk anak-anak (*child*) yang berusia 2 s.d. 12 tahun, penyandang cacat (*disable*), dan/atau veteran, orang usia lanjut, diberlakukan harga jual tiket setinggi-tingginya 75% dari tarif normal.[35] Terhadap pemberlakuan tarif tiket ini pada saat mewabahnya pandemi Covid-19 harus tetap mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan tetap mengutamakan protokol kesehatan serta berdasarkan asas kepatutan berlandaskan Pancasila dan UUD 1945.

1.3 Penutup

a. Di tengah pandemi Covid-19, perlu diatur regulasi yang tepat terkait dengan kebijakan-kebijakan dalam penyelenggaraan penerbangan terutama terkait dengan kebijakan biaya tarif penerbangan, baik nasional maupun internasional, guna memberikan kepastian hukum baik bagi pengguna jasa penerbangan maupun bagi pelaku bisnis industri penerbangan.
b. Konsumen atau pengguna jasa penerbangan maupun pelaku bisnis industri penerbangan dalam pelaksanaannya harus tetap mematuhi protokol kesehatan.
c. pemberlakuan tarif tiket pada saat mewabahnya pandemi Covid-19 harus tetap mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan tetap mengutamakan protokol kesehatan serta berdasarkan asas kepatutan berlandaskan Pancasila dan UUD 1945.

Referensi

[1] Sugiarti, *Analisis Dampak Covid-19 Terhadap Penerbangan di Indoensia*, Jurnal Mitra Manajemen, Vol. 12, No. 1, 2021.

[2] Mayusef Sukmana, Falasifah Ani Yuniarti, *The Pathogenesis Characteristics and Symptom of Covid-19 in the Context of Establishing a Nursing Diagnosis*, Jurnal Kesehatan Pasak Bumi Kalimantan, Vol. 3, No. 1, 1 Juni 2020.

[3] Sugiarti, *Analisis Dampak Covid-19 Terhadap Penerbangan di Indoensia*, Jurnal Mitra Manajemen, Vol. 12, No. 1, 2021.

[4] Riyanti Djalanet, Jonatan Lassa, Davin Setiamarga, Aruminingsih Sudjatma, Mochamad Indrawan, Budi Haryanto, Choirul Mahfud, Muhammad Sabaruddin Sinapoy, Susanti Djalante, Irina Rafliana, Lalu Adi Gunawan, Gusti Ayu Ktut Surtiari, Henny Warsilah, *Review and analysis of current responses to COVID-19 in Indonesia: Period of January to March 2020*, ELSEVIER, Progress in Disaster Science, Volume 6, April 2020. DOI: https://doi.org/10.1016/j.pdisas.2020.100091.

[5] Soehardi, Arlan Siddha, Hardiyono, Tutik Siswanti, Nurfitri Eka Hardpamungkas, *Pengaruh Pandemik Covid-19 Terhadap Wisatawan Mancanegara dan Nusantara Serta Karyawan Perusahaan Penerbangan di Indonesia*, Jurnal Ilmiah Manajemen Ubhara, Volume 2, No. 2, Oktober 2020.

[6] Kementerian Perhubungan Republik Indoensia bekerjasama dengan Universitas Indonesia, *Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemic Covid-19*, draft Policy Brief, September 2020, https://distp.ui.ac.id/wp-content/uploads/2020/11/03-Policy-Brief-Penerbangan_update.pdf, diunduh 13 September 2021.

[7] Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1985.

[8] Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997.

[9] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas

Indonesia (UI-Press), 1986.

[10] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum,* Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), 1986.

[11] M. Alwi, *Pengaruh Pandemi Covid-19 pada keamanan penerbangan; tantangan dan peluang menuju New Normal (The Impact of Covid-19 to the Aviation Security; Challenges and opportunities to the New Normal),* Jakarta: CSAS, 2020.

[12] Kementerian Perhubungan Republik Indoensia bekerjasama dengan Universitas Indonesia, *Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemic Covid-19*, draft Policy Brief, September 2020, https://distp.ui.ac.id/wp-content/uploads/2020/11/03-Policy-Brief-Penerbangan_update.pdf, diunduh 13 September 2021.

[13] Salsabila Hanisa, Susilowati Suparto, dan Tri Handayani, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Terkait Kebijakan Covid-19 Yang Tercantum Dalam Permenhub 25 Tahun 2020*, Jurnal Sains Sosio Humaniora, Volume 5, Nomor 1, Juni 2021.

[14] Andhi Pahlevi Amin, *Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang*, Jurnal Bisnis STRATEGI, Vol. 22, No. 1, Juli 2013.

[15] Kementerian Perhubungan Republik Indoensia bekerjasama dengan Universitas Indonesia, *Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemic Covid-19*, draft Policy Brief, September 2020, https://distp.ui.ac.id/wp-content/uploads/2020/11/03-Policy-Brief-Penerbangan_update.pdf, diunduh 13 September 2021.

[16] A.M. Pratama, *Ini Strategi Yang Disiapkan Garuda Hadapi Pandemi Covid-19*, 16 Juni 2020, https://amp.kompas.com/money/read/2020/06/16/110600126/ini-strategi-yang-disiapkan-garuda-hadapi-pandemi-Covid-19, diunduh 13 September 2021.

[17] Kementerian Perhubungan Republik Indoensia bekerjasama dengan Universitas

Indonesia, *Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemic Covid-19*, draft Policy Brief, September 2020, https://distp.ui.ac.id/wp-content/uploads/2020/11/03-Policy-Brief-Penerbangan_update.pdf, diunduh 13 September 2021.

[18] Policy Brief, *Efektivitas Regulasi Penerbangan pada Masa Pandemi Covid-19*, September 2020, https://distp.ui.ac.id/wp-content/uploads/2020/11/01-Policy-Brief_UI_Efektivitas-Regulasi.pdf, diunduh 13 September 2021.

[19] Pasal 126 ayat (1) UU 1/2009.

[20] H.K. Martono and Ahmad Sudiro, *The Role of Air Transport In Stimulating The National Economic Development In Indonesia*, disampaikan pada The International Conference In Anticapation of Asean Economic Community: "A Study of Economic. Law and Information Technology". Diselenggarakan oleh Universitas STIKUBANK, Semarang, 29-30 Agustus 2013.

[21] Penjelasan Pasal 126 ayat (2) UU 1/2009.

[22] Pasal 126 ayat (2) UU 1/2009.

[23] Pasal 126 ayat (3) UU 1/2009.

[24] Tarif jarak adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasardengan jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli. Tarif jarak terdiri dari biaya pokok rata-rata ditambah dengan keuntungan wajar. Lihat Penjelasan Pasal 126 ayat (3) huruf a UU 1/2009.

[25] Tarif pajak adalah pajak pertambahan nilai (PPn) yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan. Lihat Penjelasan Pasal 126 ayat (3) huruf b UU 1/2009.

[26] Iuran wajib asuransi adalah asuransi pertanggungan kecelakaan penumpang yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang. Lihat Penjelasan Pasal 126 ayat (3) huruf c UU 1/2009.

[27] Biaya tuslah/tambahan (*surcharge*) adalah biaya yang dikenakan karena terdapat

biaya-biaya tambahan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara di luar perhitungan penetapan tarif jarak antara lain biaya fluktuasi harga bahan bakar (*fuel surcharge*) dan biaya yang ditanggung oleh perusahaan angkutan udara karena pada saat berangkat atau pulang penerbangan tanpa penumpang, misalnya pada saat hari raya. Lihat Penjelasan Pasal 126 ayat (3) huruf d UU 1/2009.

[28] H.K. Martono and Ahmad Sudiro, *The Role of Air Transport In Stimulating The National Economic Development In Indonesia*, disampaikan pada The International Conference In Anticapation of Asean Economic Community: "A Study of Economic. Law and Information Technology". Diselenggarakan oleh Universitas STIKUBANK, Semarang, 29-30 Agustus 2013.

[29] H.K. Martono and Ahmad Sudiro, *The Role of Air Transport In Stimulating The National Economic Development In Indonesia*, disampaikan pada The International Conference In Anticapation of Asean Economic Community: "A Study of Economic. Law and Information Technology". Diselenggarakan oleh Universitas STIKUBANK, Semarang, 29-30 Agustus 2013.

[30] H.K. Martono and Ahmad Sudiro, *The Role of Air Transport In Stimulating The National Economic Development In Indonesia*, disampaikan pada The International Conference In Anticapation of Asean Economic Community: "A Study of Economic. Law and Information Technology". Diselenggarakan oleh Universitas STIKUBANK, Semarang, 29-30 Agustus 2013.

[31] Pasal 10 ayat (2) Permenhub KM 26/2010.

[32] Pasal 10 Permenhub KM 26/2010.

[33] Pasal 12 ayat (1) Permenhub KM 26/2010.

[34] Pasal 17 ayat (1) dan ayat (2) Permenhub KM 26/2010.

[35] Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) Permenhub KM 26/2010.

PENERBIT

LPP* 6/5A3 (6/5A3 PrFTT)
LFmCBHB PFOFMJUJBO EBO PuCMJLBTJ *MmJBI
6OJWFrTJUBT 5BrumBOBHBrB

+MO. LFUjFO S. PBrmBO /o. 1
KBmQuT * 6/5A3, (FEuOH M, LBOUBJ 5
+BLBrUB 11440

&mBJM: EQQm!uOUBr.BD.JE

ISBN 978-623-6463-12-3

HAK CIPTA © 2021 Universitas Tarumanagara