

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Aspek perekonomian jasa angkutan yang cukup serta memadai sangat diperlukan sebagai penunjang pembangunan ekonomi. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan peningkatan ekonomi dalam suatu negara. Transportasi berhubungan erat dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dalam negeri dan ke luar negeri.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah pengangkutan yang digerakkan oleh manusia untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.¹

Seiring dengan pertumbuhan perekonomian membuat permintaan terhadap jasa angkutan atau sarana transportasi semakin meningkat. Oleh karena itu, dapat mempengaruhi tingginya permintaan terhadap sarana transportasi, khususnya terhadap sarana transportasi udara. Transportasi udara merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya.²

Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan³. Dalam sistem penerbangan⁴ nasional dikatakan bahwa fungsi

¹Hadihardaja dkk, *Sistem Transportasi*, (Jakarta, Pustaka Sinar Harapan 1997) hal. 9

²Kamalluddin, *Moda Transportasi*, (Jakarta, Sinar Grafika 2003), hal.19.

³Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁴ Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas

airlines adalah menyelenggarakan jasa transportasi penerbangan yang bertujuan mengantarkan penumpang atau barang dari suatu tempat dengan tujuan tempat yang lain dengan aman dan tepat waktu yang sudah diatur sedemikian rupa sehingga mampu memanfaatkan sumber daya yang tersedia agar berdaya guna dan berhasil guna.⁵

Perkembangan pelayanan maskapai dari tahun ke tahun semakin menjadi perhatian masyarakat luas. Hal ini dapat dilihat dari ketatnya persaingan pelayanan, harga dan promosi yang ditawarkan berbagai maskapai penerbangan⁶. Perusahaan penerbangan harus dapat mengembangkan produk yang bersifat memberikan kemudahan, menguntungkan dan bisa diterima oleh pelanggan.

Perusahaan-perusahaan atau maskapai penerbangan yang ada melayani rute penerbangan⁷ baik domestik maupun internasional. Berikut ini adalah daftar maskapai yang beroperasi untuk penerbangan di Indonesia, antara lain :Garuda Indonesia, Sriwijaya Air, Batik Air, Citilink, Lion Air, Wings Air, Susi Air, AirAsia, Nam Air, Avia Star, Express Air, Trans Nusa, Kalstar Aviation.

Sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, terdapat 3 kelompok pelayanan yang diterapkan oleh masing-masing Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal⁸ :

penunjang dan fasilitas umum lainnya, Bandingkan dengan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁵ Baskoro Santorizki, *Struktur Dan Perilaku Industri Maskapai Penerbangan di Indonesia*, Alumni Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jurnal Media Ekonomi Vol. 18, No.3, Desember 2010

⁶Maskapai Penerbangan adalah sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama, Lihat https://id.wikipedia.org/wiki/Maskapai_penerbangan.

⁷ Rute Penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan, Bandingkan dengan Pasal 1 angka 19 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁸Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran, Bandingkan dengan Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

1. Pelayanan dengan standar maksimum (*full services carrier*)
2. Pelayanan dengan standar menengah (*medium services carrier*)
3. Pelayanan dengan standar minimum (*no frills*) sering disebut sebagai maskapai berbiaya rendah atau *LCC (Low Cost Carrier)*.

Defenisi dari pelayanan penerbangan yang dibedakan menjadi 3 kategori tersebut, yaitu *full services carrier* merupakan penerapan layanan penerbangan dengan tarif tiket⁹ yang tinggi dan menyediakan layanan penuh seperti kelas penerbangan premium, penyediaan makanan dan minuman dalam perjalanan, dan perjalanan yang dilengkapi dengan sarana prasana hiburan, *medium services carrier* merupakan penerbangan dengan penerapan layanan menengah dengan tingkat tarif tiket lebih murah dibandingkan *full services carrier*, akan tetapi tidak menyediakan sarana hiburan, sedangkan *Low Cost Carrier* merupakan layanan penerbangan yang menawarkan tarif tiket yang murah tetapi selama penerbangannya penumpang tidak diberikan makanan atau hiburan oleh pihak maskapai tersebut.¹⁰

Perkembangan jumlah perusahaan¹¹ penerbangan disatu sisi menguntungkan bagi para pengusaha transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan ada banyak pilihan. Hal ni menyebabkan perusahaan-perusahaan tersebut berkompetisi atau bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Tarif adalah harga jasa transportasi yang harus dibayar oleh pengguna jasa transportasi.¹²Namun di sisi lain, dengan tarif yang lebih murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan atau *service*, bahkan lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan

⁹Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara anatar penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara, Bandingkan dengan Pasal 1 angka 27 Undang-Undang Republik IndonesiaI No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹⁰ Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹¹*Perseroan Terbatas disebut juga Perusahaan* adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya, Bandingkan dengan Pasal 1 UU.No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas.

¹² Raharjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, (Yogyakarta : Penerbit Graha Ilmu, 2015), hal 81.

berkurangnya kualitas *maintenance* (pemeliharaan)¹³ pesawat udara sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan konsumen.

Industri penerbangan mempunyai daya tarik yang cukup besar. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya industri penerbangan yang menggeluti bisnis tersebut. Sejak kebijakan *deregulasi*¹⁴ tersebut mendorong munculnya perusahaan baru berbiaya rendah. Sampai dengan tahun 2017, jumlah penumpang dan pangsa pasar maskapai dalam negeri secara umum sebanyak 10 maskapai penerbangan, antara lain : *Lion Air* - 33.131.053 atau 34%, Garuda Indonesia - 19.601.133 atau 20%, *Citilink* - 12.229.188 atau 13%, *Batik Air* - 10.079.902 atau 10%, *Sriwijaya Air* - 9.745.162 atau 10%, *NAM Air* - 2.437.318 atau 3%, *AirAsia* - 1.087.946 atau 1%, dan *Trigana Air Service* - 686.641 atau 1% .¹⁵

Dari data yang ada di Tahun 2017 dapat diketahui bahwa Perusahaan penerbangan *Lion Air* menempati posisi urutan pertama yang menguasai pangsa pasar penerbangan domestik dengan jumlah penumpang sebanyak 33.131.053 atau 34%. Perusahaan penerbangan *Lion Air* merupakan sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah (*Low Cost Carrier*) yang berpangkalan pusat di Jakarta, Indonesia. *Lion Air* sendiri adalah maskapai swasta terbesar di Indonesia yang didirikan pada tanggal 19 Oktober 1999 dan beroperasi pada tanggal 30 Juni 2000. Dengan jaringan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Australia, India, Arab Saudi, dan Jepang serta rute charter menuju Cina, Hong Kong, Korea Selatan, dan Makau. *Lion Air* menjadikan dirinya sebagai pemain regional yang akan berkompetisi dengan *AirAsia* dari Malaysia. Sepanjang tahun operasionalnya, *Lion Air* mengalami penambahan armada secara signifikan sejak tahun operasionalnya pada tahun 2000 dengan memegang sejumlah kontrak besar, salah satunya yaitu kontrak pengadaan pesawat dengan *Airbus* dan *Boeing* dengan total keseluruhan sebesar US\$ 46.4 Milliar untuk armada 234 unit *Airbus A320* dan 203 Pesawat *Boeing 737 MAX*.¹⁶

Semenjak kehadiran perusahaan penerbangan *Lion Air* di Indonesia yang dengan mengusung slogan "*We Make People Fly*", *Lion Air* mencoba mewujudkan dan merubah stigma masyarakat bahwa siapapun bisa terbang bersama *Lion Air* dengan tetap mengedepankan aspek keselamatan, keamanan, dan kualitas penerbangan. Sehingga dengan slogan tersebut, menjadi daya tarik yang akan menarik minat pengguna jasa transportasi udara untuk lebih memilih

¹³*Maintance* adalah inspeksi periodik yang harus dilakukan pada seluruh pesawat terbang sipil/komersial setelah batas waktu atau penggunaan yang telah ditentukan sebelumnya, dilihat dari Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Yogyakarta : Penerbit Rajawali Pers, 2008), hal 76.

¹⁴*Deregulasi* adalah kegiatan atau proses menghapuskan pembatasan atau peraturan, dilihat berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

¹⁵<http://www.dephub.go.id>, diakses pada tanggal 24 April 2019, pukul 13.30 WIB

¹⁶https://id.wikipedia.org/wiki/Lion_Air, diakses pada tanggal 01 Mei 2019, pukul 11.18 WIB

penerbangan dengan tarif yang lebih rendah (*Low Cost Carrier*). Hal ini yang menjadi faktor utama maskapai *Lion Air* berjaya di kancah domestik.

Konsekuensi dari penerapan kelompok layanan *Low Cost Carrier* yang diterapkan oleh maskapai *Lion Air* adalah adanya pembatasan maksimal tarif yang diperbolehkan dari tarif batas atas yang ditetapkan pemerintah. Ketentuannya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme formulasi perhitungan dan penetapan tarif batas atas dan batas bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal Dalam Negeri.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2016 juga mengatur kewajiban Badan Usaha Angkutan Udara yaitu menetapkan besaran tarif besaran penumpang pelayanan kelas ekonomi yang tidak boleh melebihi tarif jarak tertinggi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sesuai dengan kelompok pelayanan yang diberikan. Selain itu, Badan Usaha juga diperbolehkan melakukan perubahan tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi tersebut, Badan Usaha Angkutan Udara wajib melaporkan kepada Dirjen Perhubungan Udara dan juga wajib menginformasikan kepada pengguna jasa paling lama 15 hari kalender sebelum tarif diberlakukan. Selanjutnya, Peraturan Menteri juga mengamanatkan Dirjen Perhubungan Udara untuk melakukan Pengawasan terhadap pelaksanaan mekanisme formulasi perhitungan dan penetapan tarif batas atas dan batas bawah tersebut.

Pada awal 2019, industri penerbangan Indonesia kembali mendapat sorotan publik . Namun, bukan karena prestasi atau pelayanan yang baik, akan tetapi karena peningkatan tarif secara signifikan. Peningkatan tarif tersebut yaitu kenaikan harga tiket pesawat jurusan domestik yang sangat tajam, padahal *Peak Season* sudah berakhir di musim mudik kemarin.

Kenaikan harga tiket pesawat tersebut naik antara 30% hingga 50%. Sehingga banyak pengguna jasa angkutan udara yang komplain dengan kenaikan harga tiket yang terlalu tinggi.

Kenaikan harga tiket pesawat tersebut memberikan dampak kurang baik terhadap jumlah penumpang pesawat yang mengalami penurunan secara signifikan hingga 18,5% dibanding tahun lalu. Kenaikan harga tiket tersebut juga membawa *multiplier effect* yang cukup kelam terhadap laju roda bisnis di berbagai lokasi di tanah air. Kenaikan harga tiket pesawat juga disertai dengan adanya peraturan baru maskapai penerbangan bahwasanya peraturan tersebut menerapkan tentang bagasi berbayar sehingga lebih lagi menimbulkan dampak yang sangat signifikan bagi penumpang dan setiap transaksi pengiriman barang yang menggunakan jasa angkutan udara.

Namun, belum turunnya harga tiket setelah *peak season* berakhir bukan tanpa alasan. Beberapa faktor penyebabnya ialah pelemahan Kurs Rupiah terhadap dolar AS, serta tingginya harga Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk pesawat, Avtur. Kenaikan harga tiket pesawat yang diterapkan oleh beberapa maskapai penerbangan dan penerapan tarif bagasi berbayar sangat berdampak terhadap penumpang pengguna jasa¹⁷ angkutan udara terkhusus kepada maskapai penerbangan swasta dimana salah satu penerbangan swasta tersebut menguasai pangsa pasar¹⁸ yaitu maskapai *Lion Air*. Bahwasanya *Lion Air* yang selama ini di kenal sebagai penerbangan dengan layanan *Low Cost Carrier* tidak lagi memberikan harga tiket yang murah serta tidak lagi memberikan layanan bagasi gratis bagi penumpang maskapai *Lion Air*. Mahalnya harga tiket pesawat yang terlampau tinggi ditanggapi oleh pemerintah yang mengarah pada duopoli

¹⁷Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau profesi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha, dibandingkan dengan pasal 1 angka 17 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

¹⁸ Pangsa pasar adalah persentase nilai jual atau beli barang atau jasa tertentu yang dikuasai oleh pelaku usaha pada pasar bersangkutan dalam tahun kalender tertentu, dibandingkan dengan Pasal 1 angka 13 Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

(oligopoli)¹⁹ yang cukup rentan menciptakan *kartel*²⁰. Kasus kenaikan tarif tiket pesawat udara dan penerapan bagasi berbayar ini merupakan imbas dari fenomena duopoli tersebut.

Jika dianalisa rata-rata kenaikan harga tiket pesawat adalah sekitar 30 – 50% dari tingkat keterisian airline ternyata hanya turun sekitar 20% dibanding periode bulan yang sama tahun lalu, jika penurunannya bisa ditahan hanya hingga 20%, maka mungkin airlines tidak perlu menurunkan harga tiket. Sebab penurunannya bisa dikompensasi dengan kenaikan harga yang jauh lebih tinggi. Dilihat dari analisa diatas, maka sejatinya harga yang sekarang sudah naik itu tergolong harga yang wajar.

Akibat kenaikan harga tiket pesawat yang tinggi serta penerapan bagasi berbayar, menimbulkan keresahan bagi masyarakat pengguna jasa angkutan udara, khususnya penumpang maskapai *Lion Air* sehingga banyaknya masyarakat beralih menggunakan transportasi darat maupun laut yang dianggap lebih terjangkau. Oleh sebab itu Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan diminta untuk menata kembali lagi kebijakan Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Pada hari Jumat, 29 Maret 2019 Menteri Perhubungan Budi Karya Sumardi menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Perjanjian (*beleid*) tersebut berisi aturan main baru untuk penentuan tarif tiket penerbangan domestik. Aturan baru itu menggantikan Peraturan Menteri Perhubungan

¹⁹*Duopoli (Oligopoli)*, Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, bandingkan dengan *Pasal 4 Undang-Undang No.5 Tahun 1999* Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

²⁰*Kartel*, Pelaku Usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha saingannya, yang bermaksud mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli atau persaingan usaha tidak sehat, bandingkan dengan *Pasal 11 Undang-Undang No.5 Tahun 1999* Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Nomor PM 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Selain itu, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumardi juga menerbitkan Keputusan Menteri Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Poin penting dari kedua aturan tersebut adalah mengubah tarif batas bawah tiket pesawat dari semula sebesar 30% dari tarif batas atas menjadi 35%.

Kedua aturan yang diterbitkan tersebut merupakan pembaharuan dari Peraturan Menteri Nomor PM 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme formulasi perhitungan dan penetapan tarif batas atas dan batas bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal Dalam Negeri. Jadi yang tadinya Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah di atur di dalam satu Peraturan Menteri (PM 14 Tahun 2016), sekarang sudah terpisah menjadi Peraturan Menteri dan Keputusan Menteri. Berikut adalah contoh tarif yang berlaku dalam Lampiran Keputusan Menteri yang juga tercantum tarif batas atas dan tarif batas bawah dari angkutan niaga berjadwal, di antaranya (untuk pesawat dengan penumpang lebih dari 30 seats) yaitu:

1. Ambon tujuan Gorontalo Rp2.107.000 (batas atas), Rp737.000 (batas bawah)
2. Ambon tujuan Makassar Rp2.828.000 (batas atas), Rp990.000 (batas bawah)
3. Balikpapan tujuan Denpasar Rp2.374.000 (batas atas), Rp831.000 (batas bawah)
4. Balikpapan tujuan Makassar Rp1.516.000 (batas atas), Rp531.000 (batas bawah)
5. Balikpapan tujuan Surabaya Rp2.410.000 (batas atas), Rp844.000 (batas bawah)
6. Banda Aceh tujuan Batam Rp3.009.000 (batas atas), Rp1.053.000 (batas bawah)
7. Banda Aceh tujuan Medan Rp1.364.000 (batas atas), Rp477.000 (batas bawah)
8. Banda Aceh tujuan Pekanbaru Rp2.435.000 (batas atas), Rp852.000 (batas bawah)
9. Bandung tujuan Jakarta Rp420.000 (batas atas), Rp147.000 (batas bawah)
10. Bandung tujuan Denpasar Rp2.480.000 (batas atas), Rp868.000 (batas bawah)
11. Bandung tujuan Surabaya Rp1.965.000 (batas atas), Rp688.000 (batas bawah)
12. Banjarmasin tujuan Jakarta Rp2.591.000 (batas atas), Rp907.000 (batas bawah)

13. Banjarmasin tujuan Makassar Rp1.740.000 (batas atas), Rp609.000 (batas bawah)
14. Banjarmasin tujuan Surabaya Rp1.561.000 (batas atas), Rp546.000 (batas bawah)
15. Batam tujuan Jakarta Rp2.544.000 (batas atas), Rp890.000 (batas bawah)
16. Batam tujuan Padang Rp1.390.000 (batas atas), Rp487.000 (batas bawah)
17. Bengkulu tujuan Jakarta Rp1.757.000 (batas atas), Rp615.000 (batas bawah)
18. Bengkulu tujuan Palembang Rp1.061.000 (batas atas), Rp371.000 (batas bawah)
19. Denpasar tujuan Jakarta Rp2.692.000 (batas atas), Rp942.000 (batas bawah)
20. Denpasar tujuan Semarang Rp1.699.000 (batas atas), Rp595.000 (batas bawah)
21. Jakarta tujuan Padang Rp2.608.000 (batas atas), Rp913.000 (batas bawah)
22. Jakarta tujuan Pontianak Rp2.054.000 (batas atas), Rp719.000 (batas bawah)
23. Jakarta tujuan Surabaya Rp1.857.000 (batas atas), Rp650.000 (batas bawah), dan
24. Makassar tujuan Surabaya Rp2.310.000 (batas atas), Rp809.000 (batas bawah)

Melalui Keputusan Menteri tersebut, Direktorat Jendral Perhubungan Udara dapat melakukan evaluasi terhadap besaran tarif secara berskala setiap 3 (tiga) bulan, dan/atau sewaktu-waktu dalam hal terjadi perubahan signifikan yang mempengaruhi kelangsungan kegiatan badan usaha angkutan udara.²¹Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk membuat karya tulis dalam bentuk skripsi dengan judul **“REGULASI PENETAPAN TARIF TIKET PESAWAT UDARA PADA MASKAPAI *LION AIR* UNTUK PENERBANGAN DOMESTIK”**.

B. Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana regulasi penetapan tarif tiket pesawat udara pada maskapai *LionAir* Untuk Penerbangan Domestik ?
2. Bagaimana dampak penetapan tarif tiket pesawat udara oleh maskapai *Lion Air* bagi konsumen (penumpang) ?

²¹<http://www.dephub.go.id>_Kemenhub Terbitkan Aturan Baru, diakses pada tanggal 22 Mei 2019, puku 23.45 WIB

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah:

- a. Untuk mengetahui regulasi penetapan tarif tiket pesawat udara oleh Maskapai *Lion Air* untuk penerbangan domestik.
- b. Untuk mengetahui dampak dari penetapan tarif tiket pesawat udara oleh maskapai *Lion Air* bagi konsumen (penumpang).

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang diberikan dalam skripsi ini, yaitu :

- a. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan akan memberikan pengetahuan dan wawasan lebih luas, khususnya mempelajari hukum bisnis dalam bidang regulasi penetapan tarif tiket pesawat udara oleh maskapai *Lion Air* khususnya bagi konsumen (penumpang).

- b. Secara Praktis

Penelitian ini dapat memberikan masukan kepada para praktisi- praktisi penegak hukum seperti, hakim, jaksa, advokat, polisi dalam penyelesaian kasus-kasus regulasi penetapan tarif tiket pesawat udara pada maskapai *Lion Air* untuk penerbangan domestik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN UMUM TENTANG ANGKUTAN UDARA

1. Pengaturan Pengangkutan Udara

Pada prinsipnya kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata, akan tetapi mengingat transportasi udara telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan udara yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi udara terlindungi.²²

Meskipun perjanjian pengangkutan pada hakekatnya sudah harus tunduk pada pasal-pasal dari bagian umum dari hukum perjanjian *Burgerlijk Wetboek* (KUH Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pihak pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian.²³

Berkenaan dengan hal tersebut menurut Sri Redjeki Hartono, negara mempunyai kewajiban untuk mengatur agar kepentingan-kepentingan yang berhadapan harus dapat dipertemukan dalam keselarasan dan harmonisasi yang ideal. Untuk itu, negara mempunyai kewenangan untuk mengatur dan campur tangan dalam memprediksi kemungkinan pelanggaran yang terjadi dengan menyediakan rangkaian perangkat peraturan yang mengatur sekaligus memberikan ancaman berupa sanksi apabila terjadi pelanggaran oleh siapapun, diantaranya ialah pelaku ekonomi.²⁴

Perangkat peraturan dapat meliputi pengaturan yang mempunyai tujuan sebagai berikut:²⁵

1. Menjaga keseimbangan semua pihak yang kepentingannya berhadapan.

²² R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung, PT Citra Aditya 1995), hal. 70.

²³ *Ibid.* hal. 71.

²⁴ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Ekonomi Indonesia*, (Malang: Bayu Media 2007), hal. 132.

²⁵ *Ibid.* hal. 133.

2. Memberikan sanksi apabila memang sudah terjadi sengketa dengan cara menegakan hukum yang berlaku.
3. Menyiapkan lembaga penyelesaian sengketa dan hukum acaranya

Pelaku selanjutnya yang melanggar perlindungan konsumen, sebagaimana dijelaskan Peraturan perlindungan konsumen dijelaskan sebagai berikut²⁶

1. Memformulasikan perlindungan konsumen melalui proses legislasi (undang-undang),
2. Melakukan pendekatan secara *holistic*, yaitu bahwa secara khusus ada undang-undang yang mengatur masalah perlindungan konsumen, sekaligus menjadi “payung” undang-undang sektoral yang berdimensi konsumen, bahwa undang-undang perlindungan konsumen adalah undang-undang tersendiri yang dipertegas lagi dalam undang-undang sektoral.

Beberapa langkah yang telah dilakukan untuk penerbangan Indonesia Presiden Republik Indonesia dalam salah satu surat keputusan pada tanggal 11 Januari 2007 juga ikut andil dalam mengatur angkutan udara dengan membentuk tim nasional evaluasi keselamatan dan keamanan transportasi (Timnas EKKT). Tim ini bekerja 3 bulan dan telah resmi menyerahkan evaluasinya. Evaluasi tersebut banyak yang memang perlu diperbaiki berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi khususnya penerbangan.²⁷

2. Pengertian Tentang Angkutan Udara

Defenisi pengangkutan secara umum menurut bahasa arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Menurut Istilah pengangkutan dapat disimpulkan yaitu sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.²⁸

Pesawat udara atau angkutan udara juga dapat diartikan sebagai alat yang ditempatkan dalam lingkungan uap sehubungan dengan kekuatan/daya yang dipengaruhi oleh udara dan dapat

²⁶Model Ini mengemukan di Kongres Konsumen kedua Akhir Tahun 1998 di Santiago, Chile. Yaitu mempertanyakan bagaimana memfasilitasi konsumen dalam memperoleh keadilan (*access to justice*). Dalam Sudaryatno, Hukum dan Advokasi Konsumen. Tahun 1999, hal. 81.

²⁷Cappy Hakim, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, cet -1 (Jakarta: Buku Kompas, 2010), hal. 271.

²⁸Lois Adi Putra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin Makassar 2013. Hal. 17.

pula memperoleh gaya dari reaksi udara.²⁹

Menurut H.M.N. Purwosutjipto mengatakan pengangkutan memiliki arti yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, dan penumpang) mengikatkan dirinya untuk berkewajiban untuk membayar sejumlah biaya tertentu dalam penyelenggaraan pengangkutan tersebut.³⁰

Menurut Subekti Pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.³¹

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri. Soegijatna Tjakranegara menjelaskan bahwa pengangkutan adalah memindahkan barang atau *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.³²

Dalam ketentuan umum undang-undang No 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dimuat pengertian Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa Bandar Udara

3. Istilah-istilah Dalam Pengangkutan Udara

Pengertian-pengertian dalam ketentuan umum memuat istilah-istilah yang berhubungan dengan pengangkutan udara, antara lain.³³

²⁹Wiwoho Soedjono, *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional*, (Bandung: Liberty 1993), hal. 83.

³⁰Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan 1991), hal. 1

³¹R. Subekti, *Hukum Perjanjian PT Internasional*. (Jakarta, 1985) hal.1

³²Ahmad Zazili, "Perindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional," Tesis, Fakultas Hukum, Universitas Dipenogoro Semarang 2008. Hal. 33.

³³Lihat Ketentuan umum Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

- a. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya
- b. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.
- c. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
- d. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenagasendiri.
- e. Pesawat Udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
- f. Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, Kepabeanan, dan Instansi Pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- g. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
- h. Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Negara asing.
- i. Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi.
- j. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa Bandar Udara.
- k. Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
- l. Angkutan Udara Bukan Niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.
- m. Angkutan Udara Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- n. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.

- o. Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

Penjelasan undang-undang diatas mengenai istilah umum pengangkutan pesawat udara dan jenis-jenis angkutan pesawat dapat dilihat bahwa dalam pengangkutan udara banyak angkutan udara dan banyak jenis-jenis angkutan udara dan berbagai macam kegunaannya, berupa kegunaan keamanan Negara, kegunaan masyarakat dan kegunaan pejabat-pejabat di seluruh Negara, dan semua itu harus memiliki aturan aturan baik itu keamanan, tanggung jawab biaya dan keselamatan.

4. Sistem Prinsip Dalam Pengangkutan Udara

Dalam bidang penerbangan dan angkutan udara dapat dijumpai beberapa sistem tanggung jawab dan memakai prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut di atas, sistem mana yang terbaik terutama bagi Indonesia, tergantung kepada siapa yang ingin dilindungi dan sampai dimana tingkat perlindungan itu. Berikut penjelasan sistem penerbangan yaitu:

1. Sistem Warsawa 1992

Pada prinsip ini dipergunakan untuk tanggung jawab kepadapenumpang, bagasi tercatat yang sebelum keberangkatan diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kargo.

2. Sistem Roma

Pada prinsip ini konvensi roma 1952 mengatur bertanggung jawab operator pesawat asing untuk kerugian yang didrita oleh pihak ketiga.

3. SistemMontreal

Pada prinsip ini lebih kepada negara amerika serikat, dan inti dari prinsip ini hampir sama dengan prinsip sistem roma akan tetapi letak perbedaan prinsip ini bertanggung jawab mutlak dan perjanjian ini berlaku bagi penumpang yang menuju ke Amerika dan dari Amerika menuju ke luar.

4. Sistem Guatemala, Sistem Ordonansi pengangkutan udara, dan Sistem Flat Rate.

Dari penjelasan di atas bahwasanya aturan angkutan udara diatur oleh pemerintah dan pihak pengangkutan udara bertanggung jawab atas apa yang mereka angkut, beberapa aturan

tersebut menjelaskan mengenai pihak maskapai siap bertanggung jawab atas apa yang mereka angkut, baik itu kecelakaan, kehilangan bagasi yang mereka titipkan, keterlambatan penerbangan dan lain- lain.

B. KETENTUAN KETENTUAN HARGA TARIF TIKET ANGKUTAN

UDARA

1. Dasar Hukum Penetapan Harga Tarif Tiket Angkutan Udara

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri menggantikan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2019 Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- b. Keputusan yang telah ditetapkan bahwa dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 2 tahun 2014 tentang berdasarkan biaya tambahan tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam Negeri.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2017 tentang perubahan kesembilan atas Peraturan Menteri Perhubungan PM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

2. Jenis – Jenis Tarif Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri

Angkutan udara dalam negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo. Tarif angkutan penumpang tersebut terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non ekonomi. Dalam penetapan golongan tarif angkutan udara niaga berjadwal domestik, Menteri Perhubungan memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, kepentingan masyarakat, dan kepentingan penyelenggara angkutan niaga. Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi dihitung berdasarkan komponen besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli. Tarif jarak terdiri dari biaya pokok rata-rata ditambah dengan keuntungan wajar, Pajak Pertambahan nilai (PPn) yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan, asuransi pertanggung jawaban kecelakaan penumpang yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dibidang dana pertanggung wajib kecelakaan penumpang, dan 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 (*surcharge*).³⁴

Hasil perhitungan tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tuslah/tambahan (*surcharge*) tersebut merupakan batas atas harga jasa maksimum pada suatu rute tertentu di dalam negeri atas pelayanan angkutan penumpang jasa angkutan udara yang disediakan oleh badan usaha angkutan udara niaga dengan pelayanan minimal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan yang ditetapkan setelah berkoordinasi dengan asosiasi penerbangan nasional dengan mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan, angkutan udara berjadwal dalam negeri. Tarif batas atas tersebut ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dari pemberlakuan tarif tinggi oleh badan usaha angkutan udara niaga dan melindungi konsumen dari informasi/ iklan tarif penerbangan yang berpotensi merugikan/ menyelesaikan sehingga ditetapkan tarif batas atas, dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal untuk melindungi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari penetapan tarif rendah oleh badan usaha angkutan udara berjadwal lainnya yang bertujuan untuk mengeluarkan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal pesaing dari rute yang dilayani. Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya tuslah/tambahan (*surcharge*) harus dilakukan penyebarluasan tarif batas atas yang telah ditetapkan oleh Menteri, baik yang dilakukan oleh Menteri maupun badan usaha angkutan udaraniaga, antara lain, melalui media cetak dan elektronika dan/ atau dipasang pada setiap tempat penjualan tiket pesawat udara kepada konsumen. Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dilarang menjual harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas atas yang telah ditetapkan Menteri Perhubungan. Badan usaha angkutan udara yang harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas atas yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/ atau pencabutan izin penerbangan.³⁵

Tarif penumpang pelayanan kelas non ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan kargo berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan mekanisme pasar. Tarif angkutan udara niaga untuk penumpang dan angkutan kargo tidak berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan. Tarif penumpang angkutan udara niaga dan angkutan kargo berjadwal luar negeri ditetapkan dengan berpedoman pada hasil perjanjian angkutan udara bilateral atau multilateral. Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi dan angkutan udara perintis serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri. Kebijakan tarif transportasi udara nasional berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah gabungan antara sosialis dan liberal (*non-liberal*), kebijakan sosialis dimaksudkan untuk melindungi masyarakat banyak, sedangkan kebijakan liberal dimaksudkan untuk melindungi kelangsungan hidup perusahaan

³⁴ H.K. Martono, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, (Jakarta, RajaGrafindo Persada 2012), hal 248

³⁵ *Ibid.* hal.249.

penerbangan. Berdasarkan kebijakan tersebut, pemerintah menetapkan tarif ekonomi batas atas untuk melindungi masyarakat banyak, sedangkan tarif non ekonomi ditetapkan sendiri oleh perusahaan penerbangan agar perusahaan penerbangan memperoleh dana langsung dari pengguna jasa transportasi udara.³⁶

3. Tinjauan Umum Tentang Harga

Dalam hidup ini selalu ada harga yang harus dibayar. Ungkapan itu pasti sering kita dengarkan dan diucapkan dalam berbagai kesempatan. Kebenaran ungkapan tersebut memang telah cukup terbukti dalam kehidupan kita sehari-hari bahwa selalu ada harga atau biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan aktivitas. Dalam pasal 10 ayat (1) UU. No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen bahwa pengertian dari harga adalah tarif suatu barang dan/ atau jasa.

Harga berperan penting karena keputusan pilihan konsumen terhadap suatu produk berkaitan langsung dengan tingkat harga. Masalah penetapan harga produk bagi produsen adalah hal yang amat penting. Perusahaan harus bisa mengidentifikasi tingkat kemampuan daya beli masyarakat dengan biaya modal produk serta tingkat keuntungan yang diharapkan.

Kebijakan penetapan harga sangat penting, jika suatu harga produk sejenis yang ada di pasar, maka produk tersebut tidak laku di pasaran. Peran perusahaan dalam menentukan harga sangat diperlukan untuk menjaga kinerja perusahaan tersebut.³⁷

Dalam menetapkan harga tiket pesawat udara di Indonesia memang pihak maskapai memiliki trik-trik masing-masing perusahaan seperti adanya promo yang dibuat, adanya paket beserta liburan serta fasilitas hotel dan beberapa trik yang dilakukan dalam menentukan harga

³⁶ *Ibid*, hal.250.

³⁷ M. Fuad, dkk, *Pengantar Bisnis*, (Jakarta; Gramedia 2006) hal.153.

tiket agar tiket laku, akan tetapi terkadang ada beberapa yang melanggar baik itu dalam menentukan harga terlalu tinggi, tiket promo yang sangat minim sekali harganya yang ditakutkan pada analisis-analisis pengamat dapat mengurangi tingkat pelayanan dan keselamatan dan yang lainnya.

Hukum Indonesia ada beberapa peraturan yang harus diperbaharui dan pembaharuan ini merupakan suatu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari usaha pembangunan, koneksi radar dan pembangunan lainnya yang dapat meningkatkan kinerja angkutan udara dan pembaharuan itu harus dilaksanakan dengan cepat, terarah dan berencana. Semakin berkembang pesat pembaharuan semakin banyak aktivitas penerbangan di Negara Indonesia dan perusahaan harus merancang bagaimana dalam menetapkan harga para calon penumpang berminat membeli tiket dengan harga yang di sajikan oleh perusahaan penerbangan.³⁸

Penetapan harga merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang bertujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya. Dengan adanya penetapan harga yang dilakukan antara pelaku usaha, maka akan meniadakan persaingan dari segi harga bagi produk yang mereka jual, akan tetapi dapat didasarkan pada kualitas barang, pelayanan atau service dan perusahaan berusaha dalam menetapkan harga memanfaatkan sumber daya yang se efisien mungkin.³⁹

Perusahaan juga memperhatikan perilaku pasar yang menyangkut apakah dan bagaimanakah setiap perusahaan individu bersaing satu sama lain, struktur pasar menyangkut jenis pasar tempat perusahaan beroperasi. Struktur mempengaruhi tingkat kekuatan yang dimiliki perusahaan-perusahaan individual untuk mempengaruhi variable pasar seperti harga produk. Dalam struktur pasar yang dikenal sebagai persaingan sempurna, setiap perusahaan individu merupakan pengikut harga (*price taker*).⁴⁰

Dari penjelasan di atas dalam menetapkan harga semua perusahaan memiliki tujuannya masing-masing dan pada umumnya tujuan perusahaan adalah bagaimana memaksimalkan laba, bukan memaksimalkan hasil produksinya. Akibat yang sering terjadi tiap produsen tidak berusaha untuk memanfaatkan kapasitas produksinya secara maksimum akan tetapi menggunakannya pada tingkat produksi yang memberikan keuntungan maksimum. Inilah yang sering dilakukan pihak-pihak perusahaan baik perusahaan pesawat udara maupun perusahaan-perusahaan lainnya.⁴¹

³⁸E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, (Bandung: Alumni 1979), hal.180.

³⁹ Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Kontex*,(GTZ,Gmbh: Priented In Indonesia 2009), hal.91.

⁴⁰Richard G.Lipsey dkk, *Pengantar Mikroekoomi*, (Jakarta: Erlangga 1997),hal. 18

⁴¹*Opcit.* Hal.24

C. TINJAUAN UMUM TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN PENERBANGAN

1. Pengertian Perlindungan Konsumen Penerbangan

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka (1) UU. No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dinyatakan, Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.⁴² Rumusan di atas merupakan upaya pembentuk undang-undang untuk membentengi atau untuk melindungi konsumen dari tindakan sewenang-wenang para pelaku usaha. Menurut Yusuf Shofie undang-undang perlindungan konsumen di Indonesia mengelompokkan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu;

- 1) Perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
- 2) Ketentuan tentang pencantuman klausula baku. Dengan adanya pengelompokan tersebut ditujukan untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen dari atau akibat perbuatan yang dilakukan oleh pelaku usaha. Berkenaan dengan perlindungan konsumen dapat dirinci bidang-bidang perlindungan konsumen, yaitu sebagai berikut:

1. Keselamatan fisik
2. Peningkatan serta perlindungan kepentingan ekonomis konsumen
3. Standard untuk keselamatan dan kualitas barang serta jasa;
4. Pemerataan fasilitas kebutuhan pokok;
5. Upaya-upaya untuk memungkinkan konsumen melaksanakan tuntutan ganti kerugian;
6. Program pendidikan dan penyebarluasan informasi;
7. Pengaturan masalah-masalah khusus seperti makanan, minuman, obat-obatan, dan kosmetik.

Sementara itu, Janus Sidabalok mengemukakan ada empat alasan pokok mengapa konsumen perlu dilindungi, yaitu sebagai berikut:

⁴²Pasal 1 ayat (1) UU. No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

1. Melindungi konsumen sama artinya dengan melindungi seluruh bangsa sebagaimana diamanatkan oleh tujuan pembangunan nasional menurut UUD 1945.
2. Melindungi konsumen perlu untuk menghindarkan konsumen dari dampak negatif penggunaan teknologi.
3. Melindungi konsumen perlu untuk melahirkan manusia-manusia yang sehat rohani dan jasmani sebagai pelaku-pelaku pembangunan, yang berarti juga untuk menjaga kesinambungan pembangunan nasional.
4. Melindungi konsumen perlu untuk menjamin sumber dana pembangunan yang bersumber dari masyarakat konsumen.

Sedangkan menurut Setiawan perlindungan konsumen mempunyai dua aspek yang bermuara pada praktik perdagangan yang tidak jujur (*unfair trade practice*) dan masalah keterikatan pada syarat-syarat umum dalam suatu perjanjian. Dalam pandangan ini secara tegas dinyatakan bahwa upaya untuk melakukan perlindungan terhadap konsumen disebabkan adanya tindakan-tindakan atau perbuatan para pelaku usaha dalam menjalankan aktifitas bisnisnya yang tidak jujur sehingga dapat merugikan konsumen. Sementara itu menurut Adijaya Yusuf dan John W. Head bahwa perlindungan konsumen adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang dapat merugikan konsumen.

2. Pengertian Konsumen Pengangkutan Udara

Dalam konsep Pengangkutan Udara, konsumen merupakan penumpang (*passanger*). Pengertian konsumen menurut UU No. 8 Tahun 1999 tentang Hukum Perlindungan Konsumen dalam Pasal 1 ayat (2) yakni:

“Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”

Unsur-unsur definisi konsumen:

- a) setiap orang

- b) pemakai
- c) barang dan/atau jasa
- d) yang tersedia dalam masyarakat
- e) bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, makhluk hidup lain
- f) barang dan/atau jasa itu tidak untuk diperdagangkan

Defenisi penumpang adalah seorang yang diangkut dengan pesawat terbang berdasarkan suatu persetujuan pengangkutan udara. Dalam melaksanakan kegiatan pengangkutan penumpang, perusahaan penerbangan mengadakan perjanjian lebih dahulu kepada penumpang, yaitu dalam bentuk tiket. Penumpang yang akan menggunakan jasa angkutan udara wajib memiliki tiket. Apabila penumpang telah memiliki tiket untuk sebuah perjalanan, maka kedua belah pihak telah terikat pada ketentuan-ketentuan yang telah dibuat dan pelaksanaan penerbangan dapat dilakukan.⁴³

3. Hak dan Kewajiban Konsumen (Penumpang)

Hukum memang memberikan hak-hak kepada penumpang selaku konsumen. Di dalam pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memberikan banyak hak kepada penumpang pesawat, antara lain:⁴⁴

- a) Hak atas kenyamanan dan keselamatan dalam mengomsumsi barang dan/atau jasa
- b) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- c) Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- d) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
- e) Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
- f) Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen
- g) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta diskriminatif
- h) Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian tidak sebagaimana mestinya
- i) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

⁴³E. Suherman. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia*. (Bandung; Eresco, 1962), hal. 311

⁴⁴Pasal 4, UU.No.8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sudah mengatur hak-hak yang dimiliki oleh penumpang, antara lain:⁴⁵

1. Penumpang berhak untuk diangkut oleh angkutan udara setelah disepakati perjanjian pengangkutan (Pasal 140 ayat 1).
2. Penumpang berhak mendapatkan pelayanan yang layak termasuk penumpang *difabel* (Pasal 140 ayat 2 dan pasal 134).
3. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian yang diakibatkan oleh angkutan udara didalam pesawat atau/dan naik turun pesawat udara(Pasal 141 ayat 1).
4. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak (Pasal 145).
5. Penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian atas terjadinya keterlambatan (*delay*), tidak terangkutnya penumpang (Pasal 146).
6. Ahliwaris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara berhak mengajukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan (Pasal 141 ayat 1).

Selain itu, Hukum juga memberikan kewajiban-kewajiban yang harus dipatuhi oleh penumpang selaku konsumen. Kewajiban tersebut yang harus di patuhi oleh konsumen sebagaimana tertuang dalam pasal 5 UU No. 8 Tahun 1999 adalah sebagai berikut:

- a) membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan
- b) beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
- c) membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d) mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Dalam Pasal 54 UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menyebutkan kewajiban yang harus dipatuhi oleh penumpang, antara lain:⁴⁶

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatanasusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

4. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha (Maskapai Penerbangan)

⁴⁵UU.No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

⁴⁶Pasal 54 UU. No.1 Tahun 2009tentang Penerbangan

Dalam pasal 6 UU NO. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan hak yang dimiliki Pelaku Usaha yaitu Maskapai Penerbangan, antara lain:⁴⁷

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan,
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang tidak beritikad baik,
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen,
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan,
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain memiliki hak, Maskapai Penerbangan sebagai pelaku usaha juga memiliki kewajiban kepada penumpang yang di atur dalam UU. No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, antara lain:

1. Angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan (Pasal 140 ayat 1).
2. Angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati (Pasal 140 ayat 2).
3. Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif. Tiket penumpang yang dimaksud paling sedikit memuat:⁴⁸
 - a. nomor, tempat, dan tanggal penerbitan
 - b. nama penumpang dan nama pengangkut
 - c. tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan
 - d. nomor penerbangan
 - e. tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada dan,
 - f. pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.
4. Pengangkut harus menyerahkan pas masuk pesawat udara.
Pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksud paling sedikit memuat:⁴⁹
 - a. nama penumpang
 - b. rute penerbangan
 - c. nomor penerbangan
 - d. tanggal dan jam keberangkatan
 - e. nomor tempat duduk
 - f. pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*); dan

⁴⁷Pasal 6, UU.No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

⁴⁸Pasal 151 UU.No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

⁴⁹Pasal 152 UU.No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

konsumen.

Berdasarkan tujuan yang dikemukakan di atas secara jelas dapat ditangkap bahwa undang-undang perlindungan konsumen mempunyai suatu misi yang besar yaitu untuk mewujudkan kehidupan berbangsa dan bernegara yang adil dan makmur sesuai yang diamanatkan dalam pembukaan UUD 1945.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini bertujuan untuk membatasi rumusan masalah yang akan dibahas. Adapun ruang lingkup dalam penelitian ini adalah bagaimana Regulasi penetapan tarif tiket pesawat udara pada maskapai *Lion Air* untuk Penerbangan Domestik, dan bagaimana dampak dari penetapan tarif tiket pesawat udara oleh maskapai *Lion Air* untuk penerbangan Domestik bagi konsumen (penumpang).

B. Sumber Bahan

Dalam penulisan ini, peneliti menggunakan metode hukum normatif. Metode penulisan hukum terdiri dari 3 (tiga) jenis bahan hukum yaitu:

1. Bahan Hukum Primer (*primary law material*)

Bahan hukum primer (*primary law material*) merupakan bahan hukum yang bersifat autoratif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer adalah bahan yang diperoleh dengan melakukan penelitian langsung kelapangan kepada pihak kantor maskapai *Lion Air* di Bandara Internasional Kualanamu dengan melakukan wawancara kepada salah satu staff perwakilan Rizki Utami yang ada di kantor Maskapai *Lion Air* tersebut.

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang berupa Peraturan Perundang-Undangan, Buku-buku Literasi antara lain:

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2016 Tentang Mekanisme formulasi perhitungan dan penetapan tarif batas atas dan batas bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Bejadwal Dalam Negeri, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri, Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek

Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, UU.No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

3. Bahan Hukum Tersier

Dalam hal menjelaskan bahan hukum tersier tersebut maka bahan hukum yang digunakan berupa buku, skripsi, dan juga artikel-artikel yang diperoleh dari media cetak, seperti surat kabar dan majalah, ataupun dari internet. Dan bahan penunjang yang memberikan petunjuk atau penjelasan bermakna yakni kamus dan Kamus Besar Indonesia.

C. Metode Pengumpulan Data

Untuk melengkapi materi dalam penulisan ini, maka metode pengumpulan data yang dipakai adalah :

a. Metode Penelitian Lapangan

Suatu proses penelitian lapangan dengan mengumpulkan data yang berhubungan dengan judul skripsi yang diajukan. Dalam penelitian ini pengumpulan data tersebut berupa wawancara yang didapatkan di kantor maskapai *Lion Air* Bandara Internasional Kualanamu.

b. Metode Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Pengumpulan data diperoleh dari penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu menghimpun data dengan melakukan penalaran bahan kepustakaan atau data sumber yang meliputi peraturan perundang-undangan, buku-buku, media massa, maupun bacaan lainnya yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

D. Metode Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan menguraikan, membahas, menafsirkan temuan-temuan penelitian dengan perspektif atau sudut pandang tertentu baik yang disajikan dalam bentuk narasi untuk data kualitatif. Data yang diperoleh dari penelitian ini kemudian dianalisa secara deskriptif yuridis, yaitu menggambarkan dan mengelompokkan data yang diperoleh dan menyeleksi data yang diperoleh dari penelitian keadaan nyata didalam masyarakat, yang kemudian dihubungkan dengan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku saat ini.