

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengangkutan di Negara Indonesia dilakukan melalui darat, perairan, dan udara hal tersebut guna menjangkau seluruh wilayah pelosok negeri dan juga dikarenakan latar geografis Indonesia yang meliputi daratan, perairan dan udara, yang mana daratan terdiri dari beribu pulau besar dan kecil, kemudian perairan terdiri dari sebagian besar laut dan sungai serta danau. Penggunaan alat pengangkut modern yang juga dapat digerakkan dengan cara modern merupakan suatu alasan untuk dapat menjadi menjangkau kondisi dari tiga jalur tersebut.¹

Pembangunan di segala bidang sangatlah penting bagi negara berkembang seperti Indonesia. Pengangkutan yang dapat berjalan baik, semakin maju dan lancar menjadi penunjang pelaksanaan pembangunan untuk dapat mendukung penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan dalam berbagai bidang ke seluruh wilayah Indonesia, mulai dari bidang industri, perdagangan, pariwisata, maupun pendidikan.²

Sebagai pendukung pelaksanaan pembangunan seperti era sekarang ini, moda sarana pengangkutan sangatlah penting agar berjalannya pembangunan dapat terselesaikan secara cepat dan tepat. Sebagai Negara yang wilayahnya kepulauan maka jasa pengangkutan sangat dibutuhkan oleh Indonesia. Mengingat kondisi dan

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti Bandung, 1998, h.7.

² *Ibid*, h.8.

keadaan tersebut maka jasa pengangkutan menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan.³

Pengangkutan memiliki peran yang penting dalam pembangunan. Dikarenakan peran yang penting tersebut maka jasa yang diberikan oleh pengangkutan diharapkan dapat berjalan dengan baik sesuai dengan fungsi pengangkutan itu sendiri yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat menuju ke tempat lain sebagai maksud supaya meningkatkan daya guna dan nilai.⁴ Dilihat dari fungsi tersebut maka terdapat suatu hubungan antara pengangkut dengan penumpang. Hubungan tersebut memiliki suatu ikatan untuk mengadakan suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁵ Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan-tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁶

Kebutuhan akan suatu jasa angkutan bagi mobilitas orang maupun barang di dalam, dari dan keluar negeri semakin meningkat. Hal tersebut menjadi bukti bahwa transportasi peran yang sangat penting. Transportasi kini juga berperan sebagai hal utama yang dapat mendorong dan menggerakkan pertumbuhan daerah maupun pengembangan wilayah. Maka dengan adanya peran transportasi yang sangat penting tersebut, dalam

³ Soekardono R, *Hukum Dagang Indonesia jilid 11*, Rajawali Press, Jakarta, 1981, h. 4.

⁴ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Internasional, Jakarta, 1985, h. 1.

⁵ R.Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT.Citra Aditya, Bandung, 1995, h. 69.

⁶ Rahayu Hartini. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Citra Mentari. Malang. 2012. h.4.

penyediaan jasa transportasi harus diwujudkan secara seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan, dan dalam pelaksanaannya harus selamat, aman, efektif dan efisien. Untuk mewujudkan hal tersebut maka penyelenggaraan penerbangan perlu dibuatkan suatu tatanan sistem transportasi nasional secara terpadu.

Jenis pengangkutan dilihat dari kegiatannya terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Pengangkutan di definisikan oleh Hasim Purba, yaitu pengangkutan merupakan kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat menuju ke tempat lain baik melalui angkutan darat, perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.⁷

Melihat kondisi geografis Indonesia tersebut salah satu sarana pengangkutan yang perlu diperhatikan untuk dapat menjangkau kondisi geografis Indonesia ini dan sangat penting peranannya adalah pengangkutan udara. Moda transportasi udara dapat mempermudah dalam efektifitas terhadap perjalanan-perjalanan antar propinsi, pulau ataupun antar daerah dengan waktu yang lebih singkat.

Efektifnya perjalanan dengan moda transportasi udara sehingga membuat masyarakat cenderung lebih senang menggunakan transportasi udara sebagai alat angkutnya untuk menunjang kegiatan-kegiatan masyarakat dalam berpergian antar kota maupun antar pulau. Hal tersebut merupakan bentuk kewajaran karena penggunaan transportasi udara jauh sangat menghemat waktu bila dibandingkan dengan moda transportasi darat atau laut.

⁷ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan , 2005, h. 3

Transportasi udara yang pertama kali muncul pada abad ke 18 (delapan belas) pada awalnya bukan merupakan moda transportasi yang digemari dikarenakan pada awal kemunculannya moda transportasi ini membutuhkan biaya yang mahal. Namun seiring berjalannya waktu dan perkembangan jaman moda transportasi udara menjadi primadona sehingga membuat moda transportasi udara ini semakin dikembangkan karena banyak digemari dan terus mengalami proses pengembangan.

Moda transportasi udara yang dimaksud ialah segala kegiatan pengangkutan yang menggunakan alat transportasi pesawat terbang baik itu berupa pengangkutan orang dan atau pengiriman barang dari satu bandara ke bandara yang lainnya. Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang-undang Penerbangan) disebutkan definisi penerbangan yaitu penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Untuk mencapai suatu sistem yang diamanatkan dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-undang Penerbangan penyelenggara harus mampu memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi , golongan, partai politik, maupun kebangsaan⁸. Mengenai hal tersebut apa yang diamanatkan dalam Undang-undang Penerbangan agar dalam pelaksanaan pelayanan dengan moda transportasi udara dapat mencegah terjadinya diskriminasi baik terhadap

⁸ K.Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Cv.Mandar Maju, Bandung, 2009, h.82.

masyarakat pengguna transportasi udara maupun terhadap pelaksana jasa transportasi udara. Selain itu penerbangan di Indonesia harus memperhatikan asas-asas yang terdapat dalam Pasal 2 Undang-Undang Penerbangan, diantaranya:

- a. Manfaat
- b. usaha bersama dan kekeluargaan
- c. adil dan merata
- d. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan
- e. kepentingan umum
- f. keterpaduan
- g. tegaknya hukum
- h. kemandirian
- i. keterbukaan dan anti monopoli
- j. berwawasan lingkungan hidup
- k. kedaulatan negara
- l. kebangsaan
- m. kenusantaraan.

Terdapat konvensi internasional yang dapat menjadi dasar hukum untuk menuntut suatu maskapai apabila terdapat kerugian yang dialami oleh konsumen dalam hal pelaksanaan pelayanan oleh maskapai penerbangan yaitu konvensi Chicago 1944 yang merupakan penggabungan Konvensi Paris 1919 yang ditandatangani 27 negara, Konvensi Pan Amerika yang berlaku di negara-negara bagian Amerika, dan konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian penerbangan di negara-negara Amerika latin. Serta Konvensi Warsawa 1929 tentang pertanggungjawaban maskapai dalam penerbangan internasional. Dalam Konvensi Warsawa merupakan awal mula terbentuknya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability*. pada kedua prinsip tersebut diatur tentang tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang apabila mengalami kerugian, hal tersebut tidak dapat berlaku apabila kerugian yang dialami oleh penumpang dapat dibuktikan bahwa bukan merupakan kesalahan pengangkut.

Penerbangan memiliki arti yaitu 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. Untuk melakukan penerbangan maka diperlukan maskapai penerbangan, maskapai penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (*schedule service/regular flight*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*). Penerbangan berjadwal menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan maupun kota- kota persinggahan yang tetap berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, perusahaan maskapai penerbangan berjadwal adalah angkutan udara niaga dalam rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur. Sedangkan penerbangan tidak berjadwal sebaliknya, dengan waktu, rute, maupun kota – kota tujuan dan persinggahan bergantung kepada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa. Perusahaan penerbangan tidak berjadwal umumnya mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:⁹

1. Penerbangan dilakukan untuk mengangkut barang, orang dan atau pos ke seluruh wilayah Republik Indonesia dengan tidak ada pembatasan rute tertentu secara tetap.
2. Penerbangan tidak dilakukan sesuai dengan daftar perjalanan terbang (jadwal penerbangan).
3. Penjualan karcis atau surat muatan udara sekaligus seluruh kapasitas pesawat udara tersebut.
4. Penumpang merupakan suatu rombongan dan bukan merupakan penumpang umum yang dihimpun oleh pencharter atau biro perjalanan.

⁹K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987, h. 66.

5. Pesawat udara mengangkut penumpang, barang dan atau pos dari suatu tempat langsung ke tempat tujuan dengan tidak diperkenankan menurunkan dan atau menaikkan penumpang dalam perjalanan.
6. Tidak boleh memasang iklan di surat kabar, majalah maupun media massa lainnya.
7. Tarif angkutan tidak berdasarkan surat keputusan pemerintah yang telah ditetapkan terlebih dahulu.
8. Jenis penerbangan ini dimaksudkan untuk melayani masyarakat yang lebih mengutamakan nilai uang daripada nilai waktu. Mereka pada umumnya tidak terikat pada keterbatasan waktu. Mereka biasanya adalah pelancong atau perusahaan-perusahaan untuk menunjang usaha mereka yang tidak mempunyai pesawat sendiri.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 ayat (25), pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini dan atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan atau Maskapai penerbangan yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat sipil dengan memungut bayaran. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁰ Pengangkutan memiliki fungsi dari kegiatan pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan maksud untuk meningkatkan daya guna atau nilai. Timbal balik antara penumpang dan maskapai tersebut yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak.

¹⁰ Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, h. 134.

Munculnya Undang-undang Penerbangan memicu deregulasi pada bisnis moda transportasi udara di Indonesia. Hal tersebut terjadi dikarenakan adanya Undang-undang Penerbangan membuat tumbuh suburnya jumlah perusahaan jasa penerbangan yang tergabung dalam *International Air Transport Association (IATA)*. Tumbuh suburnya jumlah maskapai penerbangan komersil menjadikan persaingan antar perusahaan maskapai penerbangan semakin tajam. Berdasarkan data Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, maskapai yang terdaftar dan beroperasi di Indonesia berjumlah 12 maskapai. Namun, yang menguasai rute-rute strategis hanya sekitar delapan maskapai. Sisanya, melayani rute pendek dan menjadi pesawat perintis untuk wilayah pelosok Indonesia¹¹.

Jika disederhanakan, delapan maskapai besar yang saat ini beroperasi pada rute domestik mengerucut pada 4 grup besar. Pertama, Grup Garuda dengan Garuda Indonesia di kelas FSA, dan Citilink di kelas LCC. Kedua, Lion dengan 3 maskapai utama yakni Lion Air untuk kelas LCC, Batik Air di kelas FSA, dan Wings Air untuk rute pendek yang menjangkau wilayah terluar¹². Selanjutnya, Sriwijaya Group dengan dua maskapai yakni Sriwijaya Air dan Nam Air. Terakhir adalah Air Asia Indonesia, berinduk pada perusahaan Malaysia. Sisanya, 4 maskapai yakni Kal Star, Express Air, Trans Nusa, dan Susi Air hanya menjadi maskapai perintis dan menerbangi sebagian kecil rute di wilayah terluar Indonesia. Belakangan, peta bisnis penerbangan di Indonesia kian mengerucut dengan bergabungnya Sriwijaya dalam KSO di bawah Citilink pada akhir tahun lalu.

¹¹ Nazmi Haddyat Tamara, "*Analisis Data: Dampak dari Aroma Duopoli Bisnis Penerbangan di Indonesia*", <https://katadata.co.id/analisisdata/2019/03/31/dampak-dari-aroma-duopoli-bisnis-penerbangan-di-indonesia>, diakses pada tanggal 22 Juli 2019.

¹² *Ibid.*

Hanya ada tiga pemain besar yang menerbangi langit Indonesia: Garuda Group, Lion Group, dan Air Asia.¹³

Terlaksananya pengangkutan udara dalam hal penerbangan komersil adalah dengan adanya penumpang, karena salah satu asset penting dalam pengangkutan adalah penumpang. Apabila penumpang meningkat maka merupakan suatu keuntungan tersendiri bagi suatu maskapai penerbangan. Berdasarkan hal tersebut salah satu bentuk tanggung jawab jasa penerbangan yaitu kewajiban untuk memberikan kenyamanan dan perlindungan dalam hal pelayanan umum terhadap penumpang. Tanggung jawab penerbangan diawali dari sebelum masa penerbangan (*pre-flight*), pada saat penerbangan (*in-flight service*) dan setelah penerbangan (*post flight service*). Pada masa sebelum penerbangan contohnya adalah terkait dengan pembelian tiket, penyerahan bagasi, penempatan bagasi. Pada saat penerbangan contohnya adalah pelayanan dan rasa aman. Setelah penerbangan contohnya adalah sampainya tujuan.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa dengan dikuasai oleh hanya beberapa maskapai penerbangan di Indonesia, dan menyebabkan naiknya tarif tiket pesawat yang dijual, sehingga tidak dapat dengan mudah dijangkau oleh masyarakat pada umumnya. Maka hal tersebut merupakan tidak terpenuhinya salah satu kewajiban jasa penerbangan pada sebelum masa penerbangan, dan juga tidak terpenuhinya konsep yang diamanatkan pada Pasal 1 Undang-Undang Penerbangan yaitu memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau.

¹³ *Ibid.*

Terdapat dua kebijakan baru berkaitan dengan penetapan tarif tiket pesawat terbang yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (yang selanjutnya disebut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019) dan turunannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 2019 yang telah dicabut oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam negeri (yang selanjutnya disebut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 tahun 2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 adalah pembaruan dari Peraturan Menteri Perhubungan No 14 tahun 2016 Tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan Dan Penetapan Tarif Batas Atas Dan Tarif Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal Dalam Negeri.

World Health Organization (selanjutnya disingkat WHO) telah mengumumkan status pandemi global untuk penyakit virus corona 2019 atau yang juga disebut *corona virus disease 2019* (covid-19) pada tanggal 11 Maret 2020. Dalam istilah kesehatan, pandemi berarti terjadinya wabah suatu penyakit yang menyerang banyak korban, serempak di berbagai negara. Sementara dalam kasus covid-19, badan kesehatan dunia WHO menetapkan penyakit ini sebagai pandemi karena seluruh warga dunia berpotensi terkena infeksi penyakit covid-19. Dengan ditetapkannya status *global pandemic* tersebut. Pandemi covid-19 yang saat ini masih berlangsung di hampir seluruh negara di dunia, termasuk Indonesia, merupakan pandemi yang memiliki dampak global yang cukup besar. Selain itu, pandemi virus covid-19 ini membuat banyak masyarakat

harus selalu update tentang perkembangan dan cara untuk mencegah penularan covid-19. WHO sebagai Badan Kesehatan Dunia memiliki sarana yang sangat baik untuk membantu meningkatkan pengetahuan semua pihak di dunia dalam rangka respon kedaruratan kesehatan dan selalu memberikan update perkembangan kasus covid-19 di seluruh dunia. Perkembangan kasus covid-19, menggunakan sumber data WHO dan PHEOC Kementerian Kesehatan tanggal 2 Juli 2020. Situasi Global Total kasus konfirmasi COVID-19 global per tanggal 6 Juli 2020 adalah 11.327.790 kasus dengan 532.340 kematian (CFR 4,7%) di 215 Negara Terjangkit dan 163 Negara Transmisi lokal.¹⁴

Faktanya terkait dengan jumlah kasus covid-19 yang terus bertambah, hingga saat ini banyak sekali pelaku usaha yang mengalami kesulitan. Dimasa seperti saat ini tidak hanya kesehatan yang akhirnya berpengaruh besar bagi kehidupan kita, tetapi juga iklim bisnis di dunia khususnya Indonesia mengalami banyak kesulitan. Salah satunya dirasakan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan. Dengan berlakunya karantina wilayah dan tetap dirumah saja, membuat orang tidak boleh bepergian khususnya menggunakan pesawat. Sebelumnya apabila dilihat dari peminat orang menggunakan pesawat, ini sangat banyak karena untuk perjalanan bisnis maupun untuk pulang kampung. Seharusnya perusahaan penerbangan mengalami peningkatan pada saat hari raya Idul Fitri, tetapi justru saat ini mengalami kerugian. Sehingga Pemerintah mengizinkan maskapai menaikkan harga tiket pesawat hingga menyentuh tarif batas atas (TBA) di tengah pandemi Corona (COVID-19) ini. Izin diberikan agar keuangan perusahaan bisa tetap sehat saat jumlah penumpang

¹⁴ Diakses melalui <https://covid19.kemkes.go.id/situasi-infeksi-emerging/info-coronavirus/situasi-terkini-perkembangan-coronavirus-disease-covid-19-7-juli-2020/#.XwSgDPkzBIU>, diakses pada tanggal 7 Juli 2020, pada pukul 23.30 WIB.

juga dibatasi hanya boleh mengangkut 70% dari total kursi yang tersedia. Kenaikan tersebut untuk mengimbangi pembatasan kapasitas untuk penumpang, maka diperbolehkan untuk menaikkan harga. Kondisi saat ini terbilang darurat. Maskapai butuh dana besar untuk menutupi biaya operasionalnya di tengah penurunan penumpang akibat penyebaran virus covid-19. Yang tidak boleh adalah memanfaatkan kondisi ini untuk mencari keuntungan yang lebih banyak. Tapi entitas harus lebih sehat. Jadi tidak bisa diperlakukan biasa-biasa saja. Sebelumnya Kementerian Perhubungan membatasi kapasitas penumpang di pesawat hanya 50%, dalam rangka mencegah penularan virus corona. Aturan ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 41 tahun 2020. Saat ini setelah diberlakukan new normal, pesawat udara kategori *jet transport narrow body* dan *wide body* diperbolehkan mengangkut penumpang hingga 70% dari kapasitas¹⁵. Dengan demikian akibat dari adanya covid-19 membuat perusahaan maskapai ikut pula memulihkan perekonomian dengan cara menaikkan harga tiket pesawat dalam negeri. Hal tersebut bertentangan dengan asas-asas penerbangan, khususnya asas manfaat dan kepentingan umum, mengingat banyaknya aktivitas yang sebelumnya tertunda dan saat ini untuk dapat melakukan penerbangan, harus memiliki syarat bebas dari virus covid-19 dengan bukti *rapid-test* maupun *swab test*, hal tersebut akan menambah biaya pengeluaran masyarakat untuk satu kali penerbangan.

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana telah diuraikan di atas maka penulis tertarik untuk membahas lebih lanjut, apakah dengan adanya 2 kebijakan tersebut

¹⁵ Diakses melalui <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5054802/pemerintah-izinkan-maskapai-naikkan-harga-tiket-pesawat>, diakses pada tanggal 7 Juli 2020, pada pukul 23.30 WIB.

telah memberikan pelayanan yang baik terkait kenaikan harga tiket pesawat terbang penerbangan domestik bagi masyarakat umum.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini antara lain :

1. Penetapan kenaikan tarif tiket pesawat oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 berdasarkan asas manfaat dan kepentingan umum pada hukum pengangkutan.
2. Perlindungan konsumen terhadap penetapan kenaikan tarif tiket pesawat pada penjualan tiket pesawat terbang berjadwal dalam negeri.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisa Penetapan kenaikan tarif tiket pesawat oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri didasarkan pada asas manfaat dan kepentingan umum berdasarkan hukum pengangkutan.
2. Untuk menganalisa Upaya pemerintah dalam memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat terkait penetapan kenaikan tarif tiket pesawat pada penjualan tiket pesawat terbang penerbangan domestik.

1.4 Manfaat Penelitian

Kegiatan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis, yaitu :

1. Penulisan penelitian ini diharapkan berguna bagi perkembangan ilmu hukum sebagai salah satu bentuk sumbangan pemikiran bagi upaya pembinaan hukum yang terkait dengan kewenangan pemerintah dalam penetapan kenaikan tarif tiket pesawat terbang penerbangan domestik.
2. Penulisan ini diarahkan agar dapat menjadi bahan yang bermanfaat bagi pemerintah guna memberikan perlindungan hukum bagi konsumen atau masyarakat dalam melakukan pembelian tarif tiket pesawat terbang penerbangan domestik yang terjangkau.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Dalam penulisan ini digunakan tipe penelitian *Doctrinal Research*¹⁶, yaitu penelitian yang menyediakan penjelasan/penyelesaian sistematis dari aturan-aturan hukum yang mengatur sebuah aturan hukum tertentu serta menjelaskan bidang-bidang yang sulit.

1.5.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008, h. 93 sebagaimana dikutip dari Terry Hutchinson, *Researching and Writing in Law*, Lawbook Co, Sydney, 2002, h. 9.

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani¹⁷. Pendekatan historis (*historical approach*) dilakukan dengan menelaah latar belakang apa yang dipelajari dan perkembangan pengaturan mengenai isu yang dihadapi¹⁸.

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi¹⁹.

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder.

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim²⁰. Dengan demikian, yang menjadi bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945;
2. *Staatsblad* 1847 Nomor 23 tentang *Burgerlijk Wetboek Voor Indonesie (BW)*
3. *Staatsblad* 1847 Nomor 23 tentang *Wetboek Van Koophandel Voor Indonesie* (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, h. 133.

¹⁸ *Ibid*, h.134.

¹⁹ *Ibid*, h.135-136.

²⁰ *Ibid*, h.181.

4. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor Nomor 4956).
5. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor Nomor 3821).
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 347).
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (dDelay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716).
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan²¹. Dengan demikian, bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah buku-buku teks, kamus hukum, jurnal-jurnal hukum bidang hukum perusahaan.

1.5.4 Analisa Bahan Hukum

Dalam penelitian ini, bahan-bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan baik mengenai hukum pengangkutan, yang diklasifikasikan dan diidentifikasi kemudian ditelaah dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual guna memperoleh sinkronisasi seluruh bahan hukum. Kemudian dilakukan analisa dengan menguraikan setiap rumusan masalah dengan mengemukakan pendapat dari setiap sumber bahan hukum untuk mendapatkan jawaban atas rumusan masalah tersebut.

²¹ *Ibid*, h. 182.

1.5.5 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum, baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder yang dikumpulkan dengan teratur dan beraturan, setelah itu bahan-bahan tersebut diinventarisasi dan diidentifikasi untuk selanjutnya digunakan dalam menganalisis permasalahan yang berhubungan dengan penelitian ini. Dalam melakukan inventarisasi serta identifikasi kemudian dilakukan pengklasifikasian bahan-bahan sejenis dan mengolahnya secara logis, kritis, dan sistematis sehingga dengan langkah demikian diharapkan akan lebih mempermudah alur pembahasan dan penyelesaian penelitian ini.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian ini disusun dalam empat bab. Bab I menguraikan tentang latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka, metodologi penelitian yang terdiri atas tipe penelitian, pendekatan masalah, sumber bahan hukum, dan analisa bahan hukum, serta pertanggungjawaban sistematika.

Bab I ini merupakan dasar bagi penelitian ini dalam Bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, prosedur pengumpulan bahan hukum dan sistematika penulisan.

Bab II berisi tentang Penetapan tarif tiket penerbangan domestik oleh perusahaan penerbangan nasional ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri berdasarkan asas

manfaat dan kepentingan umum pada hukum pengangkutan. Bab II menguraikan tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri terhadap Undang-undang Dasar Republik Indonesia dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tentang asas Manfaat dan asas kepentingan umum terkait penetapan tarif tiket pesawat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, tentang konsep dan pengertian perjanjian pengangkutan, hak dan kewajiban para pihak dalam pengangkutan udara niaga dan dokumen pengangkutan udara.

Bab III berisi tentang Perlindungan konsumen Hubungan dan terdiri dari beberapa sub bab antara lain, Hukum Pelaku Usaha dan Konsumen, Hak-Hak Konsumen, Fungsi dan Peran Pemerintah dalam Melindungi Masyarakat Selaku Konsumen, Perlindungan Hukum Pengguna Pesawat Sebagai Konsumen dan Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan.

Bab IV merupakan bab penutup dari keseluruhan rangkaian telaah pada bab-bab sebelumnya dalam penelitian ini. Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan inti sari atau jawaban dari pembahasan atas rumusan masalah yang diajukan. Sedangkan saran memuat penegasan pemikiran peneliti sebagai usulan pemikiran terhadap kesimpulan yang ada.