

**ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI
PENERBANGAN RUTE PONTIANAK-KETAPANG
BERDASARKAN PENGATURAN
TARIF ANGKUTAN UDARA**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Persyaratan
Mencapai derajat S-1**

**WAHYU PUTRA PRADANA
A1011211163**

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN
TEKNOLOGI REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM**

**ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI
PENERBANGAN RUTE PONTIANAK-KETAPANG
BERDASARKAN PENGATURAN
TARIF ANGKUTAN UDARA**

SKRIPSI

O l e h :

**WAHYU PUTRA PRADANA
A1011211163**

PROGRAM SARJANA PROGRAM STUDI HUKUM

***Skripsi Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum***

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN
TEKNOLOGI REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2024**

**ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI
PENERBANGAN RUTE PONTIANAK-KETAPANG
BERDASARKAN PENGATURAN
TARIF ANGKUTAN UDARA**

Tanggung-Jawab Yuridis Pada:

WAHYU PUTRA PRADANA

A1011211163

Disetujui oleh

Pembimbing I

Dr. Aktris Nuryanti, S.H., M.Hum.
NIP.196103031987032002

Pembimbing II

Devina Puspita Sari, SH.M.H.
NIP. 198912152022032008

Disahkan Oleh:

Dekan,



Dr. Hj. Sri Ismawati, S.H., M.Hum.
NIP. 196610291992022001

Tanggal Lulus : 9 Desember 2024

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS DAN
TEKNOLOGI REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS TANJUNGPURA
FAKULTAS HUKUM
PONTIANAK
2024**

TIM PENGUJI :

Jabatan	Nama dan NIP	Pangkat/ Golongan	Tanda Tangan
Ketua Penguji / Pembimbing I	<u>Dr. Aktris Nuryanti, S.H., M.Hum.</u> NIP. 196103031987032002	Pembina / IVb	
Sekretaris Penguji / Pembimbing II	<u>Devina Puspita Sari, SH.M.H.</u> NIP. 198912152022032008	Penata Tingkat I / IIIb	
Penguji I	<u>Dr. Siti Rohani, S.H., M.Hum.</u> NIP. 197509232000032001	Pembina / IVa	
Penguji II	<u>Dina Karlina, S.H., M.Hum.</u> NIP. 197308062000122001	Penata Muda Tingkat I / IIIc	

**Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum
Universitas Tanjungpura
Pontianak**

Nomor : 4074/UN22.J/ DT.0010/2024

Tanggal : 26 November 2024

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Pontianak, 22 November 2024

Yang Membuat Pernyataan



WAHYU PUTRA PRADANA

A1011211163

KATA PENGANTAR

Segala puji dan Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala berkat dan Rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI PENERBANGAN RUTE PONTIANAK-KETAPANG BERDASARKAN PENGATURAN TARIF ANGKUTAN UDARA”** tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura.

Selama penyelesaian skripsi ini, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, petunjuk, dukungan, dan saran-saran yang bermanfaat dari berbagai pihak sehingga akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan lancar. Maka dari itu, penulis ingin memberikan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada para pihak yang telah membantu proses penulisan skripsi ini. Dengan adanya kesempatan ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Garuda Wiko, S.H., M.Si. selaku rektor Universitas Tanjungpura Pontianak.
2. Ibu Dr. Hj. Sri Ismawati, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
3. Ibu Dr. Evi Purwanti, S.H., LL.M. selaku Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.
4. Ibu Dr. Sri Widiyastuti, S.H., LL.M.M.Si selaku Ketua Bagian Hukum Ekonomi Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak.

5. Ibu Dr. Siti Rohani, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan masa perkuliahan dengan baik.
6. Ibu Dr. Hj. Aktris Nuryanti, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan saran kepada penulis selama penyelesaian skripsi ini.
7. Ibu Devina Puspita Sari, SH.M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan saran kepada penulis selama penyelesaian skripsi ini.
8. Ibu Dr. Siti Rohani, S.H., M.Hum., selaku Dosen Penguji I yang telah memberikan masukan dan arahan kepada penulis selama penyelesaian skripsi ini.
9. Ibu Dina Karlina, S.H., M.Hum., selaku Dosen Penguji II yang telah memberikan masukan dan arahan kepada penulis selama penyelesaian skripsi ini.
10. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama menjalani perkuliahan.
11. Seluruh Staff Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah membantu penulis dalam sistem administrasi selama menjalani perkuliahan.

12. Seluruh rekan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Tangjungpura Pontianak Angkatan 2021 yang telah memotivasi penulis selama menjalani perkuliahan
13. Seluruh pihak yang turut memberikan dukungan agar skripsi ini dapat diselesaikan dengan lancar.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa pada penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna dan terdapat kekurangan. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif demi kesempurnaan skripsi ini.

Pontianak, 22 November 2024
Penulis



WAHYU PUTRA PRADANA
NIM. A1011211163

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Keaslian Penelitian	8
F. Kerangka Teori.....	10
G. Kerangka Konsep	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	16
A. Pengangkutan Udara	16
B. Angkutan Udara Niaga Berjadwal.....	31
C. Tarif	37
BAB III METODE PENELITIAN.....	46
A. Pengertian Metode Penelitian	46
B. Jenis Penelitian	47
C. Sifat Penelitian.....	47
D. Jenis Data Penelitian.....	48
E. Cara Pengumpulan Data	50
F. Teknik dan Penentuan Sampel	52
G. Teknik dan Analisis Data.....	53
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	54
A. Aturan Penentuan Besaran Tarif Penerbangan	54
B. Analisis Penentuan Besaran Tarif Maskapai Wings Air Rute Pontianak-Ketapang Berdasarkan Pengaturan Tarif Angkutan Udara	57
BAB V PENUTUP	69

A. Kesimpulan.....	69
B. Saran	71
DAFTAR PUSTAKA	73

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I : Surat Pra-Penelitian ke PT. WINGS ABADI AIRLINES
PONTIANAK
- Lampiran II : Surat Pra-Penelitian ke DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI
KALIMANTAN BARAT
- Lampiran III : Surat Output dari DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI
KALIMANTAN BARAT
- Lampiran IV : Dokumentasi dengan Staff Ticketing PT. WINGS ABADI
AIRLINES PONTIANAK pada tanggal 28 juni 2024
- Lampiran V : Dokumentasi dengan Sekretaris DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI KALIMANTAN BARAT pada tanggal 22 Agustus
2024
- Lampiran VI : Pertanyaan wawancara kepada pihak PT. WINGS ABADI
AIRLINES PONTIANAK
- Lampiran VIII : Pertanyaan wawancara kepada pihak DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI KALIMANTAN BARAT

**ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI
PENERBANGAN RUTE PONTIANAK-KETAPANG
BERDASARKAN PENGATURAN
TARIF ANGKUTAN UDARA**

Wahyu Putra Pradana
Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Pontianak, Indonesia
Email: A1011211163@student.untan.ac.id

ABSTRAK

Angkutan Udara merupakan salah satu alat transportasi yang diminati masyarakat Indonesia untuk melakukan mobilisasi antar kota. Banyaknya peminat yang menggunakan angkutan udara, mengakibatkan semakin ketat persaingan antar maskapai. Persaingan tersebut seperti penawaran dalam hal pelayanan, tarif, dan promosi. Dalam hal tarif ditetapkan adanya pengaturan, aturan yang ditetapkan oleh pemerintah yaitu penetapan batasan terhadap tarif angkutan udara yang disebut TBA dan TBB yang diatur dalam Kepmenhub Nomor 106 Tahun 2019 dan Kepmenhub Nomor 7 Tahun 2023. Adapun Rumusan Masalah dalam Penelitian ini adalah “Bagaimana penentuan besaran tarif penerbangan maskapai *Wings Air* rute Pontianak-Ketapang?” dan “Apakah penentuan tarif maskapai *Wings Air* rute Pontianak-Ketapang telah sesuai dengan Kepmenhub 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri?”.

Jenis penelitian yang penulis gunakan adalah Penelitian empiris (*field research* atau penelitian lapangan. Dalam penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui hasil wawancara, observasi dan dokumentasi dari sumber utama yaitu Staff Ticketing *Wings Air*, dan Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi. Data sekunder ialah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yang berupa bahan tertulis seperti buku teks, peraturan perundang undangan dan data dari instansi atau lembaga tempat penelitian yang berhubungan dengan masalah yang dibahas didalam penelitian

Hasil Penelitian yang didapat bahwa Maskapai *Wings Air* menjual tiket pesawat sudah sesuai dengan tarif yang ditetapkan pada pengaturan tarif batas atas di kepmenhub 106 Tahun 2019. Namun, pada kepmenhub 7 Tahun 2023, peraturan tidak sesuai dengan komponen biaya tambahan bahan bakar, yang dikenal sebagai *fuel surcharge*. Akibatnya, biaya yang dikeluarkan pada Kepmenhub 7 Tahun 2023 lebih tinggi daripada pada Kepmenhub 106 Tahun 2019.

Kata Kunci: Tarif, Angkutan Udara, Maskapai *Wings Air*

LEGAL ANALYSIS OF THE INCREASE IN AIRLINE FARES ON THE PONTIANAK-KETAPANG ROUTE BASED ON THE AIR FREIGHT RATES

Wahyu Putra Pradana

Faculty of Law, Tanjungpura University, Pontianak, Indonesia

Email: A1011211163@student.untan.ac.id

ABSTRACT

Air Transportation is one of the means of transportation that is in demand by the Indonesian people to mobilize between cities. The number of enthusiasts who use air transportation has resulted in increasingly fierce competition between airlines. Such competition is like offers in terms of services, tariffs, and promotions. In the event that tariffs are determined, the rules set by the government are the determination of limits on air transportation fares called TBA and TBB which are regulated in the Ministry of Transportation Number 106 of 2019 and the Ministry of Transportation Number 7 of 2023. The Problem Formulation in this study is "How to determine the amount of Wings Air flight fares on the Pontianak-Ketapang route?" and "Is the determination of Wings Air airline fares on the Pontianak-Ketapang route in accordance with the Ministry of Transportation Regulation 106 of 2019 concerning Upper Limit Fares for Economy Class Service Passengers for Domestic Scheduled Commercial Air Transportation?".

The type of research used by the author is empirical research (field research). In this study, primary and secondary data were used. Primary data was obtained directly through the results of interviews, observations and documentation from the main sources, namely the Wings Air Ticketing Staff, and the Secretary of the Provincial Transportation Office. Secondary data is data obtained through literature studies in the form of written materials such as textbooks, laws and regulations and data from agencies or institutions where research is conducted related to the problems discussed in the research

The results of the research obtained that Wings Air sells airline tickets in accordance with the tariff set in the upper limit fare setting in the Ministry of Transportation 106 of 2019. However, in Kepmenhub 7 of 2023, the regulations are not in accordance with the fuel surcharge component, known as fuel surcharge. As a result, the costs incurred in Kepmenhub 7 of 2023 are higher than in Kepmenhub 106 of 2019.

Keywords: Fares, Air Freight, Wings Air Airlines

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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.¹ Karena dianggap lebih efisien dalam hal waktu tempuh yang dibutuhkan untuk perjalanan dibandingkan dengan metode transportasi lainnya, orang lebih suka menggunakan angkutan udara sebagai cara perjalanan mereka. Di Indonesia penerbangan komersial langsung dari satu titik keberangkatan (bandar udara) ke 1 titik lain, batasannya dibagi berdasarkan durasi atau lamanya waktu terbang.

Titik yang dimaksud dalam penerbangan langsung tersebut, dikenal dengan sebutan *point of departure* dan *point of arrival*, tidak ada titik transitnya. Penerbangan yang memakan waktu tempuh antara 1 sampai 3 jam dikenal dengan sebutan jarak pendek (*short-haul*), untuk jarak menengah (*medium-haul*), antara 3 - 6 jam, jarak jauh (*long-haul* 6 -12 jam sedangkan untuk jarak sangat jauh (*ultra-long-haul*) yaitu lebih dari 12 jam.²

Contohnya :

1. Jarak Pendek (*short-haul*) : Pontianak-Ketapang 45 Menit
2. Jarak Menengah (*medium-haul*) : Pontianak-Jakarta 1 Jam 30 Menit

¹ Saefullah Wiradipradja, 1989, *Tanggung jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, hal.1

² <https://www.indonesia-icao.org/haul.pdf> (Diakses 28 Juni 2024)

3. Jarak Jauh (*long-haul*) : Jakarta- Jayapura 5 jam 50 Menit
4. Jarak Sangat Jauh (*ultra-long-haul*) : Jakarta-Amsterdam 14 Jam 20 Menit

Banyaknya peminat yang menggunakan angkutan udara mengakibatkan semakin ketatnya persaingan antara maskapai satu dengan yang lainnya. Persaingan tersebut seperti penawaran dalam hal pelayanan, tarif, dan promosi oleh maskapai . Di Indonesia, PT.Wings Abadi Airlines (selanjutnya dalam penelitian ini disebut Maskapai Wings Air) menjadi pemain mayoritas di rute jarak pendek. Dalam hal tarif ditetapkan adanya pengaturan mengenai hal ini, salah satu aturan yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap transportasi udara yaitu penetapan Batasan terhadap tarif angkutan udara yang disebut Tarif Batas Atas (selanjutnya dalam penelitian ini disebut TBA) dan Tarif Batas Bawah (selanjutnya dalam penelitian ini disebut TBB).

TBA adalah harga jasa tertinggi/maksimum yang diijinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal, yang dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, sedangkan TBB merupakan tarif minimum yang harus dibayarkan oleh penumpang.³ TBA dan TBB ditetapkan untuk mencegah praktik tarif yang tidak sehat dan penetapan tarif yang tidak adil oleh maskapai penerbangan. TBA dan TBB ditetapkan untuk mencegah praktik tarif yang tidak sehat dan penetapan tarif yang tidak adil oleh maskapai penerbangan. Tujuan dari penetapan TBA dan TBB adalah untuk menjaga industri angkutan udara stabil

³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2014 Tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

sehingga tidak ada praktik tarif yang merugikan pelanggan atau persaingan yang tidak sehat.

Peraturan tarif yang dikeluarkan oleh pemerintah adalah 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 (selanjutnya dalam penelitian ini disebut Permenhub 20 Tahun 2019 , Keputusan Menteri Perhubungan 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (selanjutnya dalam penelitian ini disebut dengan Kepmenhub 106 Tahun 2019) dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 142 Tahun 2022 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Surcharge*) (selanjutnya dalam penelitian ini disebut dengan Kepmenhub 142 Tahun 2022) yang disebabkan adanya fluktuasi bahan bakar (*Fuel Surcharge*) tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.

Namun setelah ditetapkan TBB dan TBA dalam praktiknya masih ada yang belum menerapkannya, salah satunya yaitu ada maskapai yang mematok harga sangat tinggi. Di lihat dari situs agen penjualan tiket online *Traveloka.com*. Rute Pontianak-Ketapang dengan waktu tempuh hanya 45 Menit pada tanggal 7 Agustus 2024 dibanderol Rp. 1.132.825,00, seharusnya TBA setelah ditambah *fuel surcharge* 20 persen hanya Rp. 829.000.

Meskipun pemerintah telah menetapkan Tarif Batas Bawah (TBB) dan Tarif Batas Atas (TBA) untuk harga tiket pesawat, beberapa maskapai penerbangan

masih belum menerapkannya dengan baik. Kasus yang menarik perhatian adalah maskapai Wings Air, yang merupakan bagian dari Lion Air Group.

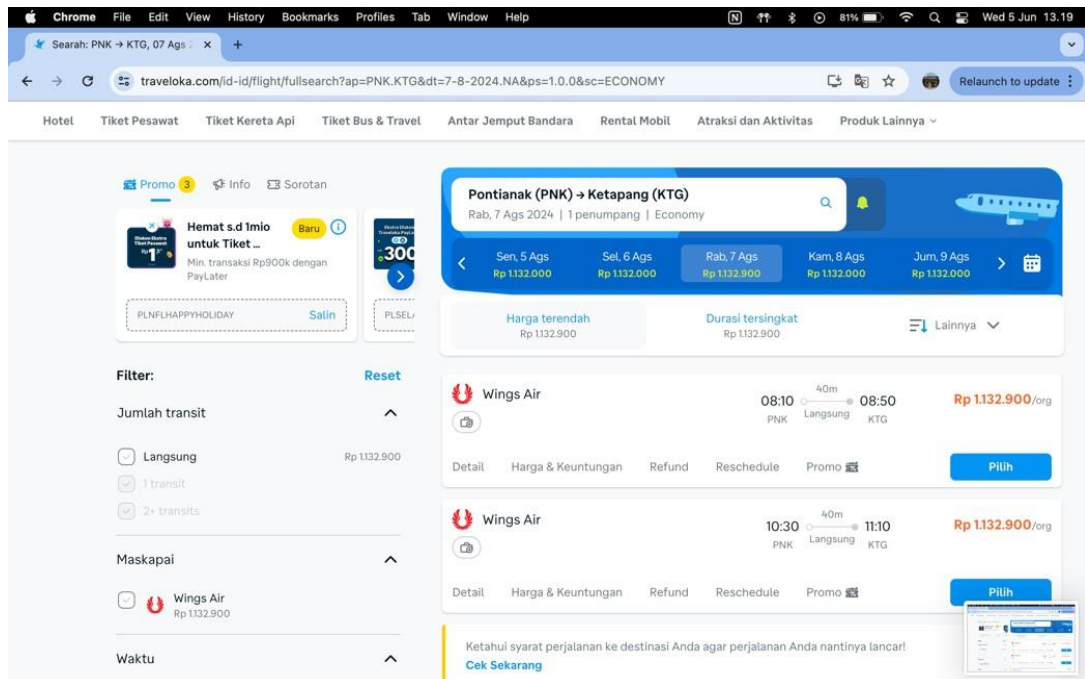
Pada tahun 2022, harga tiket Wings Air untuk rute Ketapang-Pontianak sudah melebihi TBA yang ditetapkan. Saat itu, tiket dijual dengan harga Rp 1.053.700, padahal TBA yang berlaku hanya Rp 829.200. Situasi ini tidak hanya terjadi pada rute tersebut, tetapi juga pada rute lain seperti Ketapang-Semarang.

Yang mengejutkan, alih-alih menurun, harga tiket untuk rute yang sama justru semakin melonjak di tahun 2024. Berdasarkan data dari situs agen penjualan tiket online Traveloka.com, harga tiket untuk penerbangan Pontianak-Ketapang pada tanggal 7 Agustus 2024 mencapai Rp1.132.825. Padahal, seharusnya harga maksimal setelah ditambah fuel surcharge 25 persen hanya Rp 863.750.

Kenaikan harga yang signifikan ini - dari Rp 1.053.700 di tahun 2022 menjadi Rp1.132.825 di tahun 2024 - menunjukkan bahwa masalah penetapan harga tiket yang melebihi TBA masih berlanjut dan bahkan semakin parah. Situasi ini tentu saja merugikan konsumen dan bertentangan dengan regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

NO	RUTE		BATAS ATAS	BATAS BAWAH
			(Rp)	(Rp)
467	KEBAR	SORONG	770.000	270.000
468	KENDARI	KOLAKA (POMALA)	349.000	122.000
469	KENDARI	LOMBOK PRAYA	2.380.000	833.000
470	KENDARI	LUWUK	1.188.000	416.000
471	KENDARI	MAKASSAR	1.201.000	420.000
472	KENDARI	MAMUJU	1.283.000	449.000
473	KENDARI	MANADO	2.299.000	805.000
474	KENDARI	MASAMBA	958.000	335.000
475	KENDARI	MOROWALI	798.000	279.000
476	KENDARI	NAMLEA	1.578.000	552.000
477	KENDARI	PALU	1.401.000	490.000
478	KENDARI	RAHA	331.000	116.000
479	KENDARI	SORONG	2.964.000	1.037.000
480	KENDARI	TANA TORAJA	1.035.000	362.000
481	KENDARI	WAKATOBI	680.000	238.000
482	KENDARI	WANGI-WANGI	698.000	244.000
483	KENYAM	TIMIKA	595.000	208.000
484	KEPI	MERAUKE	638.000	223.000
485	KERINCI	MUARA BUNGO	353.000	124.000
486	KERINCI	PADANG	898.000	314.000
487	KERINCI	PALEMBANG	1.234.000	432.000
488	KERINCI	PEKANBARU	948.000	332.000
489	KERINCI	RENGAT	794.000	278.000
490	KERTAJATI	JAKARTA	623.000	218.000
491	KERTAJATI	JAKARTA (HALIM P)	520.000	182.000
492	KERTAJATI	LOMBOK PRAYA	2.577.000	902.000
493	KERTAJATI	MALANG	1.537.000	538.000
494	KERTAJATI	PALEMBANG	1.657.000	580.000
495	KERTAJATI	PANGKAL PINANG	1.599.000	560.000
496	KERTAJATI	PEKANBARU	3.014.000	1.055.000
497	KERTAJATI	PONTIANAK	2.037.000	713.000
498	KERTAJATI	SEMARANG	825.000	289.000
499	KERTAJATI	SOLO	1.005.000	352.000
500	KERTAJATI	SURABAYA	1.522.000	533.000
501	KERTAJATI	TANJUNG KARANG	1.214.000	425.000
502	KERTAJATI	TANJUNG PINANG	2.586.000	905.000
503	KERTAJATI	YOGYAKARTA	935.000	327.000
504	KETAPANG	NANGA PINOH	872.000	305.000
505	KETAPANG	PANGKALAN BUN	827.000	289.000
506	KETAPANG	PONTIANAK	691.000	242.000
507	KETAPANG	SAMPIT	1.135.000	397.000
508	KETAPANG	SEMARANG	1.684.000	589.000
509	KETAPANG	SINTANG	905.000	317.000
510	KETAPANG	SURABAYA	1.923.000	673.000
511	KIMAM	MERAUKE	652.000	228.000
512	KISAR	KUPANG	2.171.000	760.000
513	KISAR	SAUMLAKI	1.411.000	494.000

Gambar 1.1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019
Halaman 34 Terkait Batas Maksimal Tarif Tiket



Gambar 1.2 Harga tiket pesawat Maskapai Wings Air rute Pontianak-Ketapang pada tanggal 7 Agustus di salah satu Agen penjualan Online yaitu Traveloka.com

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian hukum dengan judul **“ANALISIS HUKUM TERHADAP KENAIKAN TARIF MASKAPAI WINGS AIR RUTE PONTIANAK-KETAPANG BERDASARKAN PENGATURAN TARIF ANGKUTAN UDARA”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut maka dasar dari permasalahan yang akan diteliti adalah :

1. Bagaimana penentuan besaran tarif penerbangan maskapai Wings Air rute Pontianak-Ketapang?

2. Apakah penentuan tarif maskapai Wings Air rute Pontianak-Ketapang telah sesuai dengan Kepmenhub 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri?

C. Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian memiliki tujuan yang akan dicapai dan mengacu pada masalah yang akan diteliti. Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui penentuan besaran tarif penerbangan maskapai Wings Air dengan rute Pontianak-Ketapang sudah sesuai dengan aturan yang diatur dalam Permenhub Nomor 20 Tahun 2019
2. Untuk mengetahui kenaikan tarif maskapai Wings Air sudah sesuai dengan yang diatur dalam Kepmenhub 106 Tahun 2019

D. Manfaat Penelitian

Setiap penelitian diharapkan adanya manfaat dan kegunaan yang bisa didapatkan dari penelitian tersebut. Selain itu penulis berharap bahwa penelitian ini memiliki manfaat yang bersifat teoritis dan praktis, sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah diharapkan untuk memberikan pengetahuan dan menambah wawasan bagi penulis maupun pihak yang membutuhkan mengenai aturan tarif transportasi udara yang sudah ditetapkan pemerintah

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah diharapkan dapat memberikan jawaban atas permasalahan yang terjadi pada kasus serupa ataupun dapat memberikan tambahan pengetahuan bagi Masyarakat.

E. Keaslian Penelitian

No.	Nama Peneliti	Judul	Hasil	Perbedaan
1.	M. Iqbal Fahrezi	Implementasi Peraturan Tarif Batas Atas dan Bawah Angkutan Udara di kota Jambi	Pelanggaran atas tarif batas atas pernah terjadi pada penerbangan rute Jakarta-Jambi. Harga tiket pesawat Garuda kelas Bisnis telah melewati ambang batas atas untuk rute penerbangan Jakarta-Jambi. Perlindungan hak konsumen	Perbedaannya dengan penulisan hukum ini terletak pada kota dan objek maskapai yang akan penulis teliti.

			mengenai tarif batas atas dan batas bawah dalam pelaksanaan maskapai penerbangan belum sepenuhnya menaati peraturan yang di keluarkan oleh menteri perhubungan	
2.	Chonita Silvy	Analisis Hukum Islam terhadap Perubahan Harga Tiket Pesawat Berdasarkan Perbedaan Waktu di Traveloka.com.	Praktik penetapan harga tiket pesawat di Traveloka.com mengalami fluktuasi harga. Dalam kurun waktu satu hari harga tiket pesawat bisa berubah-ubah meskipun menggunakan maskapai yang sama, kenaikan harga biasa terjadi ketika libur	Perbedaannya dengan penulisan hukum ini yaitu pada praktek penetapan harga tiket dalam kurun waktu satu hari dapat berubah-ubah sesuai dengan kebijakan maskapai penerbangan yang mengakibatkan

			nasional atau akhir pekan.	diskriminasi harga tiket pesawat.
--	--	--	-------------------------------	---

Berdasarkan permasalahan dan penelitian-penelitian yang ada sebelumnya dapat dinyatakan bahwa penelitian ini berbeda dengan yang pernah ada sebelumnya. Apabila tanpa sepengetahuan peneliti ternyata terdapat penelitian yang sama dengan penelitian ini, maka diharapkan penelitian ini dapat melengkapi penelitian yang pernah ada sebelumnya.

F. Kerangka Teori

1. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara yang mempunyai arti pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, walaupun demikian diperlukan suatu alat sebagai sarana pengangkut. Kata pengangkutan berasal dari kata "angkut" yang artinya bawa atau muat dan kirimkan. Jadi pengangkutan diartikan sebagai pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, walaupun demikian diperlukan suatu alat sebagai sarana pengangkut.⁴Selain itu banyak para sarjana yang

⁴ A. Perwira, "Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan"
(<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/16745/Chapter%20II>) diakses tanggal 25

mengemukakan pendapatnya mengenai pengertian pengangkutan misalkan, HMN. Poerwosutjipto mengatakan bahwa 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 ketempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pihak lainnya (pengirim, penerima, dan penumpang) mengikatkan dirinya untuk berkewajiban untuk membayar sejumlah biaya tertentu dalam penyelenggaraan pengangkutan tersebut.⁵ Menurut Subekti, pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.⁶

2. Angkutan Udara Niaga Berjadwal

Angkutan udara niaga berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilaksanakan pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur, dengan tarif tertentu dan dipublikasikan.⁷ Kegiatan angkutan udara niaga dapat dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah yang berbentuk Perseroan Terbatas (Persero), Badan Usaha Milik Swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas ataupun Koperasi yang memiliki status sebagai Badan Hukum dari

April 2024

⁵ H. M. N. Purwosutjipto, 1991. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 3 Bagian Pertama*. Jakarta : Djambatan hlm. 1.

⁶ R. Subekti.1989. *Hukum Perjanjian*. Jakarta : PT Internasional. hlm. 1.

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 Pasal 1

Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia. Angkutan udara niaga ini juga terbagi lagi menjadi ⁸ :

1) Angkutan udara niaga dalam negeri

Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga

2) Angkutan udara niaga luar negeri

Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/atau perusahaan pengangkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral

3. Tarif

Tarif adalah harga jasa transportasi yang dibayar oleh pengguna jasa transportasi.⁹ Tujuan utama dari tarif adalah untuk melindungi ekonomi masyarakat yang bepergian dan menghilangkan risiko yang terkait dengan persaingan yang tidak terkendali. Harga tiket dapat berdampak besar pada maskapai, penumpang, dan regulator. Untuk maskapai penerbangan, tarif yang terlalu rendah dapat membahayakan operasi mereka, sementara pajak yang terlalu tinggi dapat menghalangi penumpang untuk bepergian karena berada di luar kisaran harga. Untuk menyeimbangkan operasi maskapai dan memastikan bahwa penumpang

⁸ EA Sihombing, *Regulasi Pengangkutan Orang dan Barang Di Indonesia*, (<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20758.../Chapter%2011>)

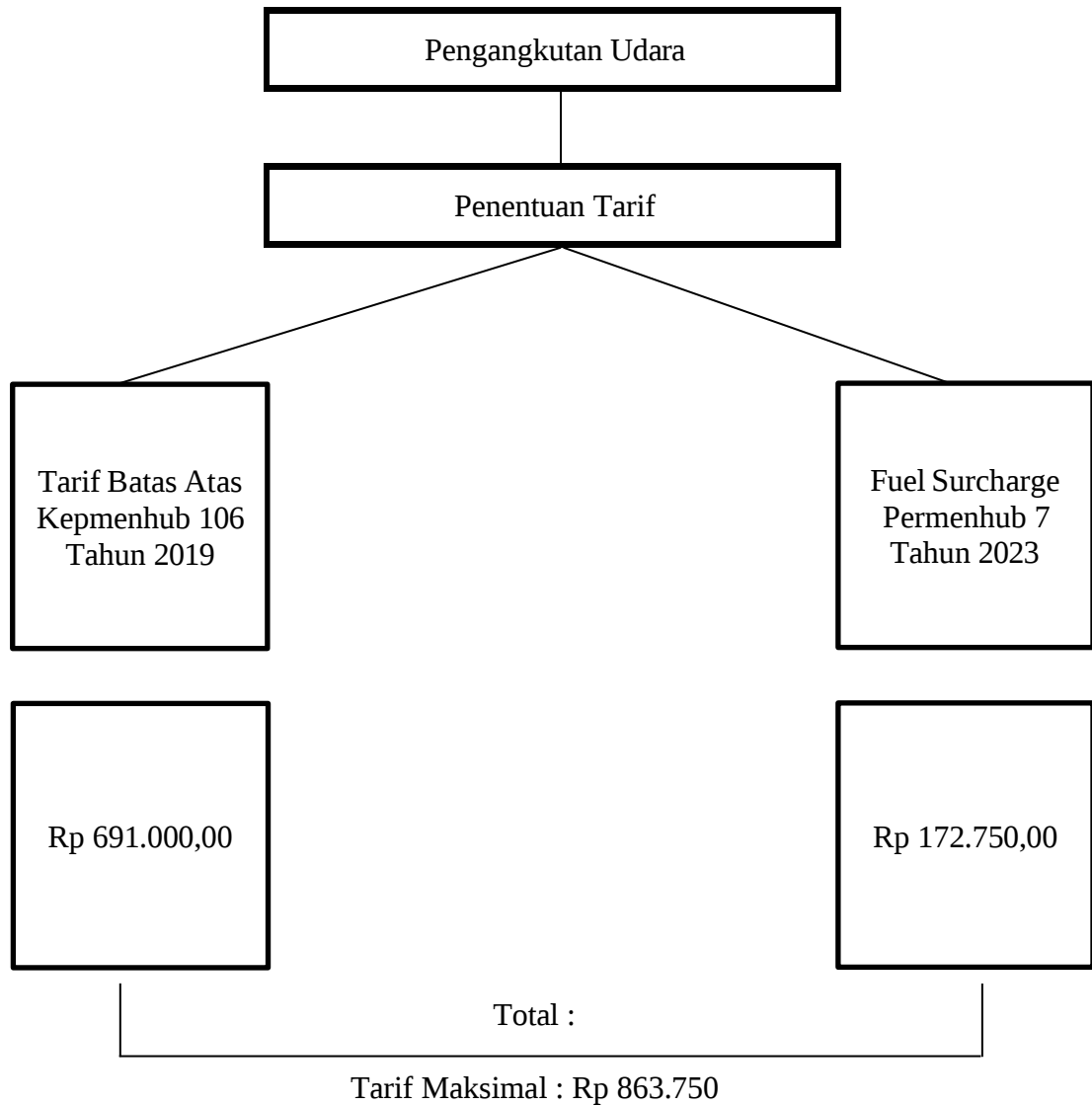
⁹ Rahardjo Adisasmita. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Yogyakarta : Penerbit Graha Ilmu, h.81

dapat membayar biaya untuk kepentingan masyarakat yang bepergian, regulator menggunakan tarif. Mengenai tarif dalam penerbangan, di dalam Undang-undang Penerbangan bagian keempat, pada Pasal 126 ayat (2) menjelaskan bahwasanya tarif angkutan penumpang terdiri dari atas golongan pelayanan ekonomi dan non-ekonomi. Tarif penumpang kelas ekonomi dihitung berdasarkan tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya-biaya tambahan (*surcharge*). Sedangkan tarif penumpang non-ekonomi dan angkutan kargo di hitung berdasarkan mekanisme pasar. Hasil dari perhitungan tarif jarak, tarif pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tambahan merupakan bayar atas.

Dasar hukum penetapan tarif angkutan udara yang dinyatakan dalam beberapa peraturan perundang-undangan dan keputusan Menteri Perhubungan Indonesia adalah sebagai berikut :

- 1) 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
- 2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri
- 3) Keputusan Menteri Perhubungan nomor 7 tahun 2023 tentang besaran biaya tambahan (*fuel surcharge*) tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri

G. Kerangka Konsep



Tarif penerbangan pada tanggal 15 September 2024 : Rp 1.132.900

Penetapan harga merupakan tindakan yang diambil oleh pemerintah untuk mengontrol harga pasar. Tujuannya adalah untuk menjaga dan mengontrol harga produk tertentu agar konsumen dan produsen tidak dirugikan.

Penentuan harga tiket pesawat tetap dari manajemen maskapai penerbangan, selain itu kepmenhub 109 Tahun 2019 ini juga menetapkan aturan Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal dalam memberlakukan tarif untuk penumpang serta pelayanan ekonomis harus memperhatikan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan, berikut perhitungan harga tiket pesawat yang menggunakan sistem *basic fare* dan/atau *published fare*.¹⁰

Dalam penelitian ini ternyata maskapai Wings Air terindikasi menetapkan TBA yang tidak sesuai dengan kepmenhub 106 Tahun 2019 dikarenakan pada tanggal 15 September 2024 maskapai Wings Air mematok harga hingga Rp 1.132.900, yang seharusnya maksimal untuk rute Pontianak-Ketapang adalah Rp 863.750 dan itu harusnya sudah termasuk biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*).

¹⁰ Jurnal Skripsi Analisis Kenaikan Harga Tiket Pesawat Udara Tahun 2019 untuk Penerbangan Rute Domestik Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No KM 72 Tahun 2019, risky maharani fakultas hukum unnes