

Analisis Kebijakan Pemerintah Terkait Pengaturan Harga Tiket Pesawat di Indonesia *An Analysis On Government Policy Related To Aircraft Ticket Prices In Indonesia*

Mailinda Eka Yuniza¹⁾, Muhammad Jibril²⁾, Aicha Grade Rebecca³⁾

¹²³Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia.

mailinda@ugm.ac.id¹⁾, muhjibril.law@gmail.com²⁾, aicha.g@mail.ugm.ac.id³⁾

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 17 November 2019

Direvisi: 19 Januari 2020

Disetujui: 21 Januari 2020

Dipublikasi online: Juni 2020

Keywords:

*Government; Policy; Airplane
Tariff; Low Cost Carrier; Indonesia.*

Kata kunci:

*Kebijakan Pemerintah; Harga
Tiket Pesawat; Low Cost Carrier;
Indonesia*

Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v46i1.354.47-59>

©2020 Puslitbang Transportasi
Udara, Badanlitbang
Perhubungan-Kementerian
Perhubungan RI. This is an open
access article under the CC BY-
NCSA license

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

ABSTRACT / ABSTRAK

Relaxation given by Minister of Transportation Decree Number 11 of 2001 about the Implementation of Air Transportation intensified the competition in the aviation industry. As time passes by, many airlines implement the Low-Cost Carrier (LCC) concept. The negative effect of these LCC is that aviation companies compete to lower their prices, thus neglecting the safety factor. This research method employed in this research is normative research, whereas the material used is secondary data. This research aims to analyze the implication of Ministry of Transportation Decree Number KM 106 of 2019 about The Upper Limit Tariff for Passengers in Economy Class Services for Scheduled Domestic Commercial Air Transport. The result of this research indicates that airplane ticket prices, especially economy class, are regulated in Ministry of Transportation Decree Number KM 106 of 2019. On the other hand, this ministerial decree has not been able to solve the issues that arise in our society. Moreover, this paper found that airplane ticket price as one of the essential production branches for the country needs to regulated thoroughly in order to achieve the greatest prosperity of the people in accordance with Article 33 of the 1945 Constitution..

Relaksasi yang diberikan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara menyebabkan persaingan di industri penerbangan semakin tinggi. Seiring dengan berjalannya waktu, semakin banyak maskapai penerbangan yang menggunakan konsep Low Cost Carrier (LCC). Efek samping negatif dari banyaknya LCC ini ialah pengusaha aviasi berlomba-lomba untuk membuat tarif pesawat serendah mungkin hingga mengabaikan faktor keselamatan penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implikasi dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Penelitian ini bersifat normatif dengan studi kepustakaan. Hasil penelitian menemukan bahwa harga tiket pesawat, khususnya untuk kelas ekonomi, diatur secara khusus dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 106 Tahun 2019. Di sisi lain, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019 dianggap belum bisa menjawab persoalan-persoalan yang timbul di masyarakat. Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa tiket pesawat sebagai salah satu bagian dari cabang-cabang produksi yang penting bagi negara perlu diatur dengan baik, hal ini bertujuan supaya tercapainya sebesar-besar kemakmuran rakyat sesuai dengan Pasal 33 UUD 1945.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago*) dengan jumlah pulau terbesar di dunia (Fitriani dan Juhadi, 2018). Secara geografis Indonesia membentang dari 6° LU sampai 11° LS dan 92° sampai 142° BT, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau (Lasabuda, 2013). Faktor geografis Indonesia yang penduduknya dipisahkan oleh pulau-pulau tersebut, menjadikan isu kelancaran transportasi antar pulau merupakan sebuah urgensi sekaligus bukanlah hal yang mudah untuk diwujudkan (Sulistyo, 2016). Di sisi lain, hak masyarakat untuk bisa berpindah dari satu tempat ke tempat lain merupakan salah satu perwujudan Hak Asasi Manusia sebagaimana tercantum dalam (UDHR) dan *Universal Declaration of Human Rights International Covenant of Civil & Political Rights* (ICCPR):

"Everyone lawfully within the territory of a State shall, within that territory, have the right to liberty of movement and freedom to choose his residence"

Terkait dengan hak masyarakat untuk berpindah pada konteks negara kepulauan tersebut, transportasi udara diyakini sebagai salah satu solusinya. Keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan tidak memungkinkan pemerintah untuk membangun *railway* ataupun jalan raya yang dapat menghubungkan satu pulau ke pulau lainnya. Sebaliknya, transportasi udara sangat fleksibel karena pesawat hanya memerlukan landasan dan infrastruktur bandara (Setiawan, 2014). Secara ekonomi, pembangunan transportasi udara lebih menarik karena: membutuhkan biaya yang lebih murah untuk membangunnya dibandingkan membangun infrastruktur transportasi darat dan juga membuat akselerasi pertumbuhan ekonomi lebih cepat, karena pergerakan penumpang maupun barang jauh lebih cepat apabila menggunakan pesawat udara dibandingkan dengan menggunakan moda transportasi lainnya (Amin, 2013).

Pentingnya transportasi udara untuk meningkatkan mobilisasi penduduk di wilayah Negara kepulauan menjadikan potensi industri transportasi udara tidak bisa diremehkan. International Air Transport Association (IATA) mengatakan bahwa Indonesia akan menjadi pasar perjalanan penerbangan terbesar keenam dunia pada 2034, dengan potensi penumpang mencapai 270 juta yang terbang ke, dari dan dalam wilayah Indonesia (Tyler, 2015). Terlebih lagi, jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri mengalami peningkatan dari 51,775,656 di 2010 menjadi 76,498,400 di 2014 (Azmarani, 2016).

Salah satu penyebab terjadinya peningkatan signifikan pada industri transportasi udara ialah karena terjadinya deregulasi melalui PP No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara yang mulai bergulir pada tahun 1999 sebagaimana telah diubah dengan PP No. 3 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, dimana industri penerbangan Indonesia memasuki era baru yang cenderung mengarah ke pasar bebas (*free market*) (Amin, 2013). Selain itu terdapat "relaksasi" melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (KM 11 Tahun 2011) yang mencabut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 127 Tahun 1990 tentang Perizinan Usaha Angkutan Udara, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 126 Tahun 1990 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 1993 tentang Penutupan Sementara Pemberian Izin Usaha Perusahaan Angkutan Udara Berjadwal.

Pasal 15 ayat (1) huruf b KM 11 Tahun 2011 mengatur bahwa untuk dapat melakukan usaha angkutan udara wajib memiliki minimal 2 pesawat udara yang saling mendukung. Selain itu KM 11 tahun 2001 menghilangkan tahapan suatu badan hukum Indonesia untuk dapat melakukan usaha angkutan udara niaga berjadwal. Tahapan tersebut ialah sebagaimana diatur

dalam KM 127 tahun 1990 yang mengatur bahwa sebuah BHI baru dapat melakukan angkutan udara niaga berjadwal dalam dan luar negeri setelah berusaha selama 20 tahun.

Deregulasi yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan tersebut menyebabkan persaingan di industri penerbangan semakin tinggi, hal ini disebabkan karena banyaknya pemain baru dalam bisnis penerbangan (Soelasih, 2014). Seiring dengan berjalannya waktu, karena semakin banyaknya maskapai penerbangan tentu membuat maskapai tersebut bersaing satu sama lainnya dalam hal mendapatkan *load factor* (tingkat isian penumpang). Salah satu strategi yang digunakan oleh maskapai tersebut yakni dengan menggunakan konsep *Low Cost Carrier* (LCC) (Mujiono, 2015).

Di satu sisi kehadiran banyaknya maskapai berbiaya rendah dapat mendorong peningkatan mobilitas penduduk karena semakin banyak masyarakat yang bisa mengakses transportasi udara. Hukum ekonomi juga menunjukkan bahwa semakin banyak penawaran maka harga akan semakin terjangkau. Akan tetapi, keberadaan transportasi udara yang kemudian dapat diakses semakin banyak orang menjadikan industri aviasi masuk ke dalam konsepsi “cabang-cabang yang produksi yang penting bagi Negara dan menguasai hajat hidup orang banyak” sebagaimana diatur dalam Pasal 33 UUD 1945. Jika memang industri aviasi kemudian masuk ke dalam “cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan menguasai hajat hidup orang banyak”, maka konsekuensinya bidang ini tunduk pada hak menguasai Negara yang bertujuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Hak menguasai Negara berarti Negara akan ikut serta dalam paling tidak lima kegiatan: membuat kebijakan, mengatur, mengurus, mengelola, dan mengawasi. Hal ini tentu akan berbeda dengan deregulasi yang mengurangi peran pengaturan pemerintah. Kehadiran Negara untuk mengatur suatu cabang produksi (berubahnya deregulasi menjadi *regulated*) biasanya akan diikuti oleh kenaikan tarif.

Deregulasi dan pertumbuhan LCC mempunyai efek samping negatif dimana pengusaha aviasi berlomba-lomba untuk membuat tarif pesawat serendah mungkin hingga mengabaikan faktor keselamatan penumpang. Hal ini terbukti dengan keberadaan Indonesia di era LCC (pada tahun 2007-2017) dalam Kategori II berdasarkan *international civil aviation standard*, yang berarti tidak mengikuti standar internasional. Hal ini bersamaan dengan tingginya jumlah kecelakaan aviasi di Indonesia, dimana berdasarkan data yang diperoleh oleh Poerwanto dan Maudzoh menunjukkan pada tahun 2009-2013 terdapat 70 *serious incident* dan 51 *accident* (Poerwanto dan Maudzoh, 2016). Di sisi lain, terdapat pula indikasi persaingan usaha yang tidak sehat, salah satunya dapat terlihat dari Putusan KPPU No. 25/KPPU-I/2009 tentang Penetapan Harga *Fuel Surcharge* Dalam Industri Jasa Penerbangan Domestik (tidak terbukti adanya kartel), dimana terdapat besaran *fuel surcharge* yang sama dan terdapat trend kenaikan *fuel surcharge* yang sama (Antoni, 2019).

Akibat negatif inilah yang dianggap menjadi salah satu faktor lahirnya Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 72 tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Keputusan menteri ini kemudian dicabut oleh Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Peraturan ini mengatur Tarif Batas Atas dan Batas Bawah penerbangan dalam negeri yang dapat diaplikasikan untuk seluruh penerbangan di Indonesia. Namun, di sisi lain hal ini menuai kontroversi pada industri aviasi di Indonesia, karena industri aviasi memiliki tantangan sendiri seperti strategi *marketing* yang harus digunakan untuk menutupi kerugian pada *low season*. Terlebih lagi, berdasarkan penelitian Didik Prihananto dapat dipahami bahwa *operating cost* dihitung berdasarkan US\$/jam

terbang, dimana komponen *direct operating cost* saja dapat mencapai 3166,06\$/jam terbang (Prihananto, 2007), sehingga cukup memberatkan maskapai dari sisi ekonomi.

Hal ini mengundang sebuah pertanyaan tentang bagaimanakah peran pemerintah yang seharusnya sebagai regulator untuk industri aviasi khususnya dalam konteks hak menguasai negara. Penting untuk menjadi catatan bahwa Indonesia adalah negara *Welfare State* dan industri aviasi merupakan industri yang *urgent* dan baru saja berkembang pesat di satu sisi, namun juga termasuk sebagai cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan menguasai hajat hidup orang banyak di sisi lainnya.

Penelitian ini secara subjektif adalah untuk menambah ilmu pengetahuan khususnya di bidang aviasi. Adapun tujuan penelitian ini secara objektif ialah **Pertama**, untuk mengetahui bagaimanakah mekanisme pengaturan harga tiket pesawat yang saat ini ada dan apakah mekanisme yang telah ada sudah berhasil dengan efektif dengan memberi perhatian pada ketentuan Pasal 33 UUD 1945 dan perubahan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan di tahun 2019. **Kedua**, untuk mengetahui bagaimana implementasi dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019. **Ketiga**, untuk mengetahui bagaimanakah mekanisme pengaturan yang cocok bagi harga tiket pesawat tingkat atas di Industri Aviasi Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Welfare State

Negara kesejahteraan adalah sebuah konsep yang menggaris bawahi bahwa negara atau pemerintah bertanggungjawab penuh untuk menyediakan kebutuhan rakyatnya dan tidak dapat dilimpahkan kepada siapa pun (Abercrombie *et al.*, 2000). Pendapat ini diungkapkan oleh Otto von Bismarck dalam buku *Soziale Sicherbett* tahun 1880. *Welfare state* atau negara kesejahteraan juga dapat dikategorikan sebagai tipe negara kemakmuran (Ismail, 2007). Dengan mengambil konsep negara kesejahteraan

sebagai sistem penyelenggaraan negara maka negara mengabdikan sepenuhnya kepada masyarakat dan dianggap sebagai satu-satunya institusi yang berkewajiban menyelenggarakan kemakmuran warganya untuk kepentingan rakyat (Ismail, 2007). Konsep *welfare state* ini merupakan perkembangan lanjutan dari konsep *rule of law* pada Negara hukum klasik.

Ide dasar konsep negara kesejahteraan berangkat dari upaya negara untuk mengelola semua sumber daya yang ada demi mencapai salah satu tujuan negara yaitu meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. Cita-cita ideal ini kemudian diterjemahkan dalam sebuah kebijakan yang telah dikonsultasikan kepada publik sebelumnya dan kemudian dapat dilihat apakah sebuah negara betul-betul mewujudkan kesejahteraan warga negaranya atau tidak (Sukmana, 2016).

Seiring dengan perkembangan global, fungsi negara memang mengalami pergeseran. Sebelumnya, negara dituntut untuk terlibat secara langsung dalam upaya meningkatkan perekonomian nasional serta bertanggungjawab atas kesejahteraan sosial (Bisariyadi, 2016). Model negara regulasi acap kali disebut sebagai pergeseran dari bentuk negara kesejahteraan yang menuntut peran sentral negara untuk memberikan kesejahteraan bagi rakyat. Dalam negara kesejahteraan, negara mendominasi peranan dalam pengelolaan seluruh sumber daya sedangkan dalam model negara regulasi negara menitikberatkan peranannya pada produksi regulasi yang akan mengatur kehidupan masyarakat (Bisariyadi, 2016).

Pada negara kesejahteraan, pemerintah mempunyai hak untuk turut campur atau bersifat aktif dalam segala lapangan kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya demi mencapai kesejahteraan umum (Dwiyatmi, 2006). Untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat yang merupakan tujuan *welfare state* maka pemerintah melakukan bermacam-macam perbuatan melaksanakan kepentingan umum yang disebut perbuatan pemerintah.

Perbuatan pemerintah dapat diartikan sempit atau luas. Perbuatan pemerintah dalam arti sempit adalah perbuatan pemerintah untuk memerintah, sementara dalam arti luas adalah "tiap perbuatan yang dilakukan pemerintah dengan maksud menyelenggarakan kepentingan umum, termasuk baik perbuatan mengadakan peraturan maupun perbuatan mengadakan ketetapan atau perjanjian bahkan, termasuk juga perbuatan hukum privat yang bersegi satu maupun bersegi dua" (Utrecht, 1994).

Pasal 33 UUD 1945

Pasal 33 UUD 1945 merupakan sendi utama yang menjadi landasan konstitusional bagi perekonomian negara dan penguasaan negara terhadap sumber daya alam untuk dipergunakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat (Wibowo, 2015). Selain itu, Pasal 33 UUD 1945 merupakan pesan moral dan pesan budaya dalam konstitusi Republik Indonesia di bidang kehidupan ekonomi (Pinangkaan, 2015).

Pasal 33 ayat (1) menyatakan: "Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan"; ayat (2): "Cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara"; ayat (3): "Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat"; dan ayat (4): "Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional".

Pasal 33 ayat (2) dan ayat (3) UUD 1945 di atas telah menegaskan bahwa pemerintah memiliki peran yang sangat besar dalam kegiatan ekonomi. Dalam ketentuan tersebut, Pemerintah sebagai pelaksana Pemerintahan Negara secara tegas diwajibkan untuk hadir untuk cabang-cabang produksi ekonomi yang menguasai hajat hidup orang banyak, kemudian bumi, air, dan kekayaan alam yang

terkandung di dalamnya untuk kemudian dilaksanakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.

METODOLOGI

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah normatif atau dapat disebut juga sebagai penelitian hukum doktrinal. Pengertian penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (Soekanto, 2009). Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang mengkaji asas-asas, konsep-konsep dan aturan-aturan hukum untuk menjawab isu hukum penelitian ini.

Penelitian hukum ini menggunakan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan historis (*historical approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Penelitian hukum melalui pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan melakukan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perjanjian. Pendekatan historis (*historical approach*) bertujuan untuk menelaah perkembangan hukum positif yang mengatur terkait penetapan harga tiket pesawat di Indonesia. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dilakukan dengan memahami dan menganalisis implementasi dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan dan mempelajari dokumen untuk mencari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dan dokumen-dokumen lain yang berkaitan dengan penelitian hukum ini untuk mendapatkan teori-teori hukum dan doktrin-doktrin hukum.

Pengolahan Data

Bahan yang diperoleh dari hasil penelitian

berupa data sekunder dihimpun secara sistematis dan diklasifikasikan sesuai dengan pokok bahasan, kemudian dianalisis secara kualitatif yaitu sesuai dengan kualitas kebenarannya. Pengolahan data kemudian dilakukan berdasarkan penafsiran (*hermeneutika*) hukum, yaitu metode penafsiran gramatikal dan sosiologis. Hasil penelitian dituangkan dalam bentuk deskripsi yang menjawab rumusan masalah secara komprehensif. Hasil lain yang diharapkan berupa solusi yang tepat dan dapat diaplikasikan untuk menyelesaikan kelemahan sistem pengaturan pesawat di industri aviasi dan peran pemerintah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

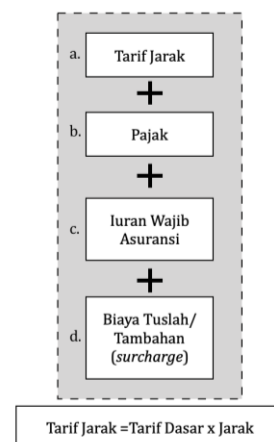
Hukum Positif Harga Tiket Pesawat di Indonesia

Salah satu aspek yang tidak bisa dilepaskan dari penerbangan ialah harga tiket pesawat. Pasal 127 ayat (2) UU 1/2009 menyatakan secara tegas bahwa tarif batas atas (tarif angkutan penumpang) ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat. Harga tiket pesawat, khususnya untuk kelas ekonomi, diatur secara khusus dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Keputusan Indonesia untuk mengimplementasikan keputusan menteri *a quo* berhubungan dengan kondisi industri aviasi Indonesia ketika peran regulator Indonesia cenderung lemah. Pada tahun-tahun fiskal tersebut, harga avtur di Indonesia terus merangkak, buruknya regulator dan manajemen penerbangan dan membuat sulitnya perkembangan industri aviasi Indonesia (Pambagio, 2014). Pengamat industri aviasi menimbang bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (DJU) tampak enggan untuk berkembang dan mengikuti perkembangan teknologi penerbangan sipil (Pambagio,

2014).

Sebelum Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019, terdapat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Keputusan Menteri Perhubungan KM 106/2019 ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 11 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. Di dalam pertimbangan Kepmen Perhubungan KM 106 *a quo* menyatakan bahwa perlu dilakukan penyesuaian besaran tarif batas atas sesuai dengan hasil koordinasi dengan asosiasi penerbangan nasional dengan mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa angkutan penerbangan, dan badan usaha angkutan udara. Selain itu, Kepmen ini dibuat untuk menjaga keseimbangan antara kepentingan masyarakat dalam hal ini aspek kepentingan perlindungan konsumen dan perlindungan dari persaingan tidak sehat, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kepentingan penyelenggara jasa angkutan penerbangan, sehingga perlu ditetapkan besaran tarif batas atas. Komponen penetapan tarif berdasarkan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 dapat dilihat dalam Gambar 1.

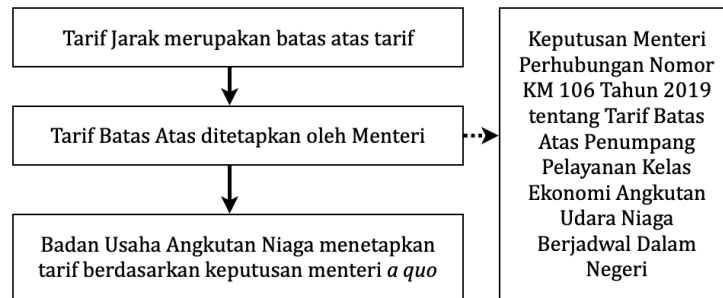


Sumber: Penulis

Gambar 1. Komponen Tarif

Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 menjelaskan bahwa besaran tarif jarak

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Permen *a quo* merupakan batas atas tarif penumpang. Dimana skema pengaturan lebih lanjut dapat dilihat dalam Gambar 2.



Sumber: Penulis

Gambar 2. Skema Penetapan Tarif

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 pada dasarnya telah memberikan penjelasan yang cukup rinci terkait dengan mekanisme penghitungan tarif penumpang pesawat. Sayangnya komponen/formula perhitungan tersebut tidak dilampirkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019, dimana di dalam lampiran Kepmen *a quo* hanya dilampirkan angka tarif atas dan bawah.

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019

Indonesia meraih peringkat yang cukup lemah di *International Civil Aviation Organization* (ICAO), dimana sebelumnya organisasi terkait telah menilai bahwa kemampuan Indonesia mengurus penerbangan sipilnya buruk. Otoritas penerbangan Amerika Serikat, *Federation Aviation Administration* (FAA) dan *European Union* (EU) melarang penerbangan Indonesia melintas bebas di wilayah udara mereka. *Federation Aviation Administration* (FAA) masih menempatkan posisi Indonesia di dalam Kategori II, artinya tidak layak terbang di wilayah udara Amerika Serikat. Di *Uni Eropa* (UE), Indonesia masih masuk dalam *Community List (ban)* atau dilarang terbang meskipun sudah ada beberapa maskapai kita yang diizinkan melintas atau mendarat di wilayah UE, termasuk Garuda Indonesia

(Pambagio, 2014).

Pada tahun 2014, Indonesia telah mengalami Audit yang telah dilakukan oleh ICAO. Di tahun ini, Indonesia diberi beberapa angka audit yang terdiri dari;

1. *Primary Aviation Legislation & Civil Aviation Regulations* (LEG) = 71,53%
2. *Civil Aviation Organization* (ORG) = 88,24%
3. *Personnel Licensing And Training* (PEL) = 66,67%
4. *Aircraft Operations* (OPS) = 63,31%;
5. *Airworthiness Of Aircraft* (AIR) = 41,58%
6. *Aircraft Accident And Incident Investigation* (AIG) = 68,52%
7. *Air Navigation Services* (ANS): 44,81%
8. *Aerodromes and Ground Aids* (AGA) = 57,05%.

Angka ini memperlihatkan beberapa kategori Audit ICAO yang terbaik untuk angka di bawah 30% dan buruk di atas 50% (Pambagio, 2014). Pada kategori ini, Indonesia tetap memiliki kemampuan di kategori yang kurang baik, umumnya pada AIR atau *Airworthiness of Aircraft* 41,58% dan ANS atau *Air Navigation Services* 44,81%. Artinya berdasarkan skor LEI di atas, DJU bisa kita asumsikan gagal menjadi regulator penerbangan sipil yang baik karena 75% dari kategori yang diaudit, skornya buruk atau di atas 50% (Pambagio, 2014).

Tanggapan Badan Perlindungan Konsumen dan Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia terhadap Kepmen Perhubungan KM 106/2019

Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN) Indonesia menyatakan bahwa Konten terkait di dalam KM 106 adalah merugikan konsumen. Dalam hal ini, lembaga terkait telah merekomendasikan Kementerian Perhubungan untuk mencabut harga tersebut dikarenakan statusnya yang merugikan konsumen. Dalam Aspek ini, BPKN menilai, langkah pemerintah mengatur batas atas dan bawah tiket penerbangan tidak berdampak pada persoalan harga tiket, dan merugikan konsumen sebagai pengguna jasa transportasi udara (Arhando, 2019). Hal ini berhubungan pada adanya perbedaan antara *Das Sollen* dan *Das Sein* dalam penerapan KM 106 dimana penerapan tersebut tidak sesuai harapan konsumen dan adanya tarif batas bawah seolah-olah memberikan harapan kepada konsumen akan tarif penerbangan yang murah dan terjangkau.

Tanggapan Pihak Industri Pariwisata dan Aviasi terhadap Kepmen Perhubungan KM 106/2019

Dalam Aspek pariwisata, Keputusan Menteri Perhubungan 106/2019 ini membuat industri pariwisata tumbang. Kunjungan wisatawan merosot tajam sejak awal tahun seirama dengan mulai mahalnnya harga tiket pesawat tersebut dimana mahalnnya tiket pesawat bahkan telah menyumbang inflasi sebesar 9 persen (Situmorang, 2019). Terlebih, saat ini pemerintah tak bisa memaksa maskapai untuk menurunkan harga tiket pesawat. Menurut aturan, penentuan harga tiket di Indonesia dipengaruhi mekanisme pasar dan keseimbangan antara permintaan dan penawaran serta biaya operasional maskapai. Hal ini berpengaruh pula pada Industri Aviasi, dimana kenaikan tarif batas bawah menjadi 35 persen dari sebelumnya 30 persen dari batas atas membuat maskapai tak lagi bisa menjual tiket pesawat semurah dulu. Namun, sebelum pemerintah menerbitkan kebijakan ini, beberapa pengamat penerbangan telah berpendapat bahwa tak ada lagi yang menjual

tiket di batas bawah, dimana Sebagian besar maskapai, menurut dia, memasarkan tiketnya dengan harga yang mendekati level atas meski tak sedang musim liburan. Hal ini menunjukkan bahwa peraturan yang baru dikeluarkan Kementerian Perhubungan sebenarnya ditujukan **untuk menyehatkan industri penerbangan**, Namun aturan tersebut bisa dibilang terlambat diterbitkan sehingga dan diperkirakan tak bakal berdampak signifikan pada perbaikan keuangan maskapai.

Tanggapan Komisi Pengawas Persaingan Usaha terhadap Kepmen Perhubungan KM 106/2019

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) juga menganggap Kepmen Perhubungan KM 106/2019 problematik, dimana KPPU mengimbau agar pemerintah tidak intervensi harga. KPPU meyakini harga tiket pesawat masih mekanisme pasar. Hal ini berhubungan pula dengan intervensi pemerintah sebagaimana yang telah dibahas oleh penulis di bagian atas, dimana pihak Industri Aviasi (*Indonesia National Air Carriers Association/INACA*) juga memandang intervensi pemerintah dalam menurunkan harga tiket pesawat dinilai kurang tepat (Kurnia, 2019). Dalam industri penerbangan internasional, tidak ada pemerintah sebuah negara yang mengatur penarifan. Semuanya lebih diserahkan ke pasar dimana pemerintah itu batasannya harusnya sebatas *supply* dan *demand*, bukan sejauh ini.

Tanggapan Kementerian Perhubungan terhadap Kepmen Perhubungan KM 106/2019

Berbagai perspektif di atas telah menyebabkan Kementerian Perhubungan untuk memberikan kedua opsi untuk kembali menurunkan harga tiket pesawat di tingkat maskapai penerbangan. Dua opsi tersebut adalah yang nantinya bakal dilakukan Kementerian Perhubungan dalam menyesuaikan harga tiket pesawat sesuai **dengan sub-harga yang telah disepakati**. Harga tiket pesawat yang masih bisa dibilang melonjak ini disebabkan oleh lepas dari aksi korporasi. Sehingga, tarif batas atas selama ini

yang dipakai oleh sejumlah maskapai tidak bertentangan dengan Undang-Undang yang berlaku. Atas dasar itulah, Kementerian Perhubungan akan terus mendalami dan mengkaji kembali mengenai tarif batas atas sejumlah maskapai. Hal ini dilakukan berdasarkan data rata-rata tarif batas atas maskapai saat ini berada di kisaran 80, 90, hingga 100 persen. Pihaknya pun akan mencoba mengusulkan menurunkan tarif batas atas tersebut setara dengan 80 persen, kemudian diikuti oleh tarif batas tengah dan bawah.

Mekanisme Pengaturan Harga yang Tepat Bagi Tiket Pesawat di Industri Aviasi Indonesia

Berdasarkan riset yang telah dilakukan oleh penulis, penulis menemukan beberapa permasalahan terkait avtur yang mengindikasikan kurangnya dialog antar pihak umumnya dari Pihak Kementerian Perhubungan terhadap Industri Aviasi, Industri Pariwisata dan juga Badan Perlindungan Konsumen Indonesia beserta KPPU. Hal ini membuat Penulis menemukan beberapa solusi yang layak diterapkan oleh Kementerian Perhubungan beserta Dirjen Perhubungan, umumnya bagian Penerbangan dalam menerapkan solusi dalam pengaturan tarif harga atas dan bawah dalam masalah Avtur. Solusi ini harus bersifat *multidisipliner* dimana dalam pengaturan hal tersebut, dialog ini wajib diterapkan dengan konsiderasi yang inklusif dan membutuhkan kesepakatan dari beberapa pihak terkait.

Jika diteliti secara normatif, konsep pemikiran penetapan tarif oleh Pemerintah sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang tarif baik yang lama maupun yang baru, menggunakan konsep "*Cost-Based Pricing/CBP*" dengan pola *Origin-Destination* (OD). Konsep ini menurut Belobaba perhitungan tarifnya menggunakan formula "*marginal cost pricing*" yaitu Pemerintah menetapkan tarif jarak berdasarkan total biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan angkutan udara untuk per jam terbang, bukan "*flight Leg*" (Belobaba, *et al.*, 2009). Sehingga

menyebabkan biaya yang ditetapkan untuk suatu perusahaan angkutan udara melayani suatu rute adalah tetap yaitu total biaya per jam terbang (*cost per operating hours*), dan adanya komitmen untuk melaksanakan suatu penerbanganber jadwal tanpa memperhitungkan jumlah penumpang yang diangkut (Belobaba, *et al.*, 2009). Konsep ini hanya dapat berlaku pada pasar yang "perfectly competitive", dan dalam prakteknya tidak pernah tercipta pasar yang "perfectly competitive" (Belobaba, *et al.*, 2009).

Belobaba menyatakan bahwa apabila suatu negara masih belum mendereregulasi sistem penarifan, dapat digunakan konsep perhitungan tarif berdasarkan "*average cost pricing*" pada semua rute OD. Berdasarkan konsep ini, perusahaan angkutan udara dapat menerapkan tarif OD berdasarkan sistem-*wide operating cost everage per flight* atau per available seat kilometer (ASK). Melalui konsep ini, ada keleluasaan perusahaan angkutan udara untuk menerapkan tarif yang berbeda, dan perusahaan angkutan udara tidak lagi memperhitungkan perbedaan biaya penyediaan kapasitas pada OD yang berbeda atau masing-masing OD dengan jarak yang sama. Bisa juga menerapkan konsep "Differential Pricing" ini adalah penerapan perbedaan tarif oleh perusahaan angkutan udara di OD pasar yang dirancang untuk menawarkan berbagai pilihan tarif kepada konsumen (Belobaba, *et al.*, 2009). Untuk kemudian konsumen harus melakukan "trade-off" antara ketidaknyamanan pembatasan tarif terkait tarif yang rendah dan tarif tinggi tanpa batasan (Belobaba, *et al.*, 2009).

Konsep kebijakan ini logis dilakukan oleh Pemerintah karena bukan sebagai pelaku penyedia jasa angkutan udara niaga berjadwal, tetapi dalam konteks pelaksanaan peran dan tanggung jawab Pemerintah dalam menciptakan keseimbangan antara aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, aspek perlindungan konsumen, dan aspek perlindungan kelangsungan usaha perusahaan angkutan udara.

Transparansi Formulasi Harga dalam Penetapan Harga Atas dan Bawah

Kementerian Perhubungan wajib mensosialisasikan pertimbangan dalam penetapan harga tarif tiket pesawat, umumnya dalam penghitungan tarif harga bawah. Dimana harga tarif batas Atas telah ditentukan oleh 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, Tarif batas bawah hanya di tentukan oleh sebuah angka yang tidak dilengkapi tata cara penghitungan, yaitu 35%. Hal ini berdampak pula pada pihak konsumen, dimana *consumer welfare* dari konsumen Aviasi Indonesia pun terganggu dikarenakan tidak dapatnya konsumen untuk mengakses tiket pesawat yang umumnya paling terjangkau karena batas 35% yang diterapkan oleh pemerintah.

Pendirian Badan Pengawas Harga Tiket Pesawat dan Konsistensi antara UU Penerbangan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019

Pada umumnya, di dalam industri penerbangan internasional tidak ada pemerintah sebuah negara yang mengatur penarifan tentang harga tiket pesawat karena sepenuhnya diberikan kepada mekanisme pasar terkait. Hal ini menjadikan pendirian badan tersebut akan dianggap lebih efektif karena sesuai dengan respons *stakeholders* terkait, model tersebut kiranya dapat diambil dimana badan tersebut akan mengampu isu – isu yang meliputi pertimbangan dalam faktor keuangan negara dan pula isu pengoperasian dan pemeliharaan dan akan dapat memberikan faktor yang lebih strategis dan akurat dalam penetapan harga tiket pesawat. Model yang dapat diambil dapat dikaji dari Badan Pengatur Jalan Tol yang diatur dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 30 Tahun 2017 – Perubahan Ketiga atas PP Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.

Mekanisme badan ini pun bisa berjalan bersamaan dengan KPPU (Komisi Pengawas

Persaingan Usaha) dimana mekanisme pasar dan riset dapat dilakukan bersamaan dengan operasional badan terkait. Hal ini pun dianggap efektif dimana selama ini, kinerja KPPU dan sifat dari pelanggaran hukum persaingan usaha yang masih dianggap sulit dibuktikan, dapat terbantu dengan adanya badan terkait dapat membantu dalam sisi analisa pasar dan juga memperlihatkan indikasi jika adanya persaingan tidak sehat dalam industri terkait.

Pada akhirnya, dapat disimpulkan bahwa terdapat kebutuhan proses harmonisasi dan pertimbangan yang lebih lanjut perihal kesesuaian substansi yang terkandung dalam UU Penerbangan 2009 dan juga Kepmen KM 106 dimana kedua produk hukum tersebut butuh dikaji untuk mencegah adanya ketidaksesuaian dalam materi dan esensi dari kedua produk tersebut, untuk mencegah adanya ketimpangan hukum dan juga diharmonisasi akan kedua produk hukum.

KESIMPULAN

Harga tiket pesawat, khususnya untuk kelas ekonomi, diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri yang dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 11 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.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019 dianggap belum bisa menjawab persoalan-persoalan yang timbul di masyarakat. Hal ini terlihat dari Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN) Indonesia yang menyatakan bahwa Konten terkait di dalam Kepmen Perhubungan KM 106/2019 adalah merugikan konsumen. Dalam Aspek pariwisata, Kepmen Perhubungan 106/2019 ini membuat industri pariwisata tumbang. Hal ini berpengaruh pula pada Industri Aviasi, dimana kenaikan tarif

batas bawah menjadi 35 persen dari sebelumnya 30 persen dari batas atas membuat maskapai tak lagi bisa menjual tiket pesawat semurah dulu. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) juga menganggap Kepmen Perhubungan KM 106/2019 problematik, dimana KPPU mengimbau agar pemerintah tidak intervensi harga.

Tiket pesawat sebagai salah satu bagian dari cabang-cabang produksi yang penting bagi negara perlu diatur dengan baik, hal ini bertujuan supaya tercapainya sebesar-besar kemakmuran rakyat sesuai dengan Pasal 33 UUD 1945. Mekanisme pengaturan harga tiket pesawat yang tepat di Indonesia dapat dicapai melalui: (a) adanya transparansi formulasi harga dalam penetapan harga atas dan bawah. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan wajib mensosialisasikan pertimbangan dalam penetapan harga tarif tiket pesawat, umumnya dalam penghitungan tarif harga bawah; dan (b) Pendirian badan pengawas harga tiket pesawat dan konsistensi antara UU Penerbangan dan Keputusan Menteri Perhubungan KM 106/2019, dimana dibutuhkan proses harmonisasi dan pertimbangan yang lebih lanjut perihal kesesuaian substansi yang terkandung dalam UU Penerbangan 2009 dan juga Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106/2019.

Permasalahan tarif saat ini adalah bagaimana Kementerian Perhubungan dapat menemukan formulasi tarif yang tepat untuk pasar angkutan udara dalam negeri di Indonesia dengan berpegang pada tujuan dari UU Penerbangan 2009 yaitu penetapan tarif angkutan udara kelas ekonomi dalam negeri harus memperhatikan kemampuan daya beli dan kemampuan bayar masyarakat Indonesia, kelangsungan hidup perusahaan penerbangan dan persaingan usaha sehat. Konsep pemikiran Belobaba dapat dijadikan salah satu referensi untuk kajian masalah tarif.

SARAN

Setelah memahami serangkaian permasalahan terkait pengaturan harga tiket pesawat di Indonesia berdasarkan Keputusan

Menteri Perhubungan KM 106 Tahun 2019, penulis memberikan rekomendasi sebagai berikut: **Pertama**, Keputusan Menteri Nomor KM 106 Tahun 2019 perlu diperbaiki dengan memberikan formula penghitungan TBA dan TBB yang detail dan transparan sehingga tidak merugikan masyarakatnya. Hal ini dapat dilakukan melalui kajian komprehensif terkait dengan penetapan harga tiket pesawat. **Kedua**, Badan pengawas dibutuhkan guna menjadi sebuah solusi dimana intervensi berupa pendirian badan terkait akan lebih strategis dalam hal intervensi pemerintah dalam hal tiket pesawat yang merupakan salah satu cabang-cabang produksi yang penting.

DAFTAR PUSTAKA

- Abercrombie, N. Hill, S., & Turner, B. S. (2000). *The Penguin Dictionary of Sociology*. Middlesex: Penguin Books.
- Amin, A.P. (2013). Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan Dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang. *Jurnal Bisnis STRATEGI*, 22 (1), 49-66. <https://doi.org/10.14710/jbs.22.1.49-66>
- Antoni, V. (2019). Penegakan Hukum atas Perkara Kartel di Luar Persekongkolan Tender di Indonesia. *Mimbar Hukum*, 31(1), 95-111.
- Arhando, P. (2019). Hmm, Tarif Batas Atas dan Bawah Tiket Pesawat Ternyata Rugikan Konsumen Loh. Retrieved 15 November 2019 from <https://www.moneysmart.id/konsumen-minta-tarif-batas-atas-dan-bawah-tiket-pesawat-dihapus/>
- Azmarani, A. W. (2016). Analisis Kualitas Pelayanan Maskapai Penerbangan Low Cost Carrier (Studi Deskriptif di PT. Citilink Indonesia Cabang Surabaya). *Kebijakan dan Manajemen Publik*, 4(3), 1-9.
- Bisariyadi. (2016). Pergulatan Paham Negara Kesejahteraan (*Welfare State*) dan Negara Regulasi (*Regulasi State*) dalam

- Perkara Konstitusional. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 23(4), 531-551.
- Belobaba, P. P., Odoni, A., & Barnhart, C. (2009) *The Global Airliines Industry*. John Wiley & Son. Ltd
- Christiawan, R. (2019). Kesenambungan Industri Penerbangan Bertarif Murah. Retrieved 15 November 2019, from <https://www.beritasatu.com/investor/535586/kesinambungan-industri-penerbangan-bertarif-murah>
- Dwiyatmi, S. H. (2006). *Pengantar Hukum Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Fitriani, I. N. and Juhadi, M. A. (2018). Fenomena Pulau-Pulau Kecil Terluar dan Wilayah Administratif Indonesia (Buku Suplemen Nonteks untuk Pembelajaran IPS di SMP). *Edu Geography*, 6(1), 24-32.
- Ismail, T. (2007). *Pengaturan Pajak Daerah di Indonesia*. Jakarta: Yellow Printing.
- Kurnia, T. (2019). Menekan Harga Tiket Pesawat Lewat Mekanisme Pasar Vs Regulasi Pemerintah. Retrieved 15 November 2019, from <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3993742/headline-menekan-harga-tiket-pesawat-lewat-mekanisme-pasar-vs-regulasi-pemerintah>
- Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. *Jurnal Ilmiah Platax*, 1(2), 92-101.
- Mujiono, D. I. K. (2015). Tantangan Industri Penerbangan Indonesia Menujua ASEAN Open Sky Policy. *Jurnal Interdependence*, 3(1), 56-69.
- Poerwanto, E. dan Maudzoh, U. (2018). Analisis Kecelakaan Penerbangan di Indonesia untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Jurnal Angkasa*, 7(2), 9-26.
- Pambagio, A. (2014). Suramnya Regulator Penerbangan Indonesia. Retrieved 15 November 2019, from <https://news.detik.com/kolom/d-2596875/suramnya-regulator-penerbangan-indonesia>.
- Setiawan, S.R.D. (2019). Negara Kepulauan, Ketergantungan Indonesia Akan Pesawat Sangat Tinggi. Retrieved 15 November 2019, from <https://money.kompas.com/read/2014/05/24/1946068/Negara.Kepulauan.Ke tergantungan.Indonesia.Akan.Pesawat.S angat.Tinggi>.
- Situmorang, A.P. (2019). Kenaikan Harga Tiket Pesawat Telah Sumbang Inflasi hingga 9 Persen. Retrieved 15 November 2019, from <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3991927/kenaikan-harga-tiket-pesawat-telah-sumbang-inflasi-hingga-9-persen>
- Soekanto, S. and Mamudji, S. (2009) *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soelasih, Y. (2014). Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Kewajaran Tarif terhadap Nilai Konusmen serta Retensi Pelanggan untuk Penerbangan Domestik Niaga Full Services di Indonesia. *Kinerja*, 18(1), 1-21.
- Sukmana, O. (2016). Konsep dan Desain Negara Kesejahteraan (*Welfare State*). *Jurnal Sospol*, 2(1), 103-122.
- Sulistiyo, E. (2016). Deklarasi Djuanda dan Hari Nusantara. Retrieved 15 November 2019, from <http://ksp.go.id/deklarasi-djuanda-dan-hari-nusantara/>
- Pinangkaan, N. (2015). Makna Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 dalam Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia. *Lex Administratum*, 3(5), 109-117.
- Prihananto, D. (2007). Pemilihan Tipe pEsawat Terbang untuk Rute Yogyakarta-Jakarta Berdasarkan Perkiraan Biaya Operasional. *Seminar Nasional Teknologi 2007*, 1-8.
- Tyler, T. (2015). Developing the Potential of Indonesia's Aviation Sector. Retrieved 15 November 2019, from <https://www.iata.org/pressroom/pr/P ages/2015-03-12-01.aspx>

Universal Declaration of Human Rights;
International Covenant of Civil &
Political Rights

Utrecht, E. (1994). *Pengantar Hukum
Administrasi Negara Indonesia*.
Surabaya: Pustaka Tirta Mas.

Wibowo, S. E. (2015). Memahami Makna Pasal
33 Undang-Undang Dasar Negara
Republik Indonesia Tahun 1945 Perihal
Penguasaan oleh Negara Terhadap
Sumber Daya Alam. *Jurnal Legislasi
Indonesia*, 12(4), 1-57.