

**PERLINDUNGAN HAK KONSUMEN MENGENAI PEMBERLAKUAN
TARIF BATAS ATAS DAN BATAS BAWAH JASA ANGKUTAN UDARA
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN
NOMOR 8 TAHUN 1999 (DALAM KASUS PENYEDIA LAYANAN LOW
COST CARRIER (LCC) MASKAPAI LION AIR)**

Nava Aprilda Wati

(Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)
(E-mail: navaaprildawati@gmail.com)

Dr. A. M. Tri Anggraini, S.H., M.H.

(Corresponding Author)

(Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara. Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum
Universitas Gadjah Mada, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Doktor
(Dr.) pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia)
(E-mail: angraini1601@gmail.com)

Abstract

In early 2019 there was a very high increase in ticket prices. Ticket prices for domestic routes in Indonesia have not gone down, which is a complaint of consumers and make complaints to government agencies such as BPKN and YLKI. However, this has become the spotlight of the Minister of Transportation, raising the lower limit tariff, but this is actually considered ineffective because it can only protect airlines. This is considered to have violated consumer rights as stipulated in the UUPK. The issue of how the regulations and government policies in terms of tariff determination from the perspective of consumer protection and how the protection of consumer rights regarding the imposition of upper and lower limits of air transport services based on Law No. 8 of 1999. The author conducts research in this issue using normative methods supported by expert interview data. The author analyzes that this problem violates the consumer rights of Article 4 regulated by UUPK and analyzes from the Minister of Transportation Regulation PM 20 of 2019 concerning Procedures and Formulation of Calculation of Tariff Limit for Passengers in Economy Class Services for Scheduled Domestic Commercial Air Transport and Minister of Transportation Decree KM 106 of 2019 concerning the Tariff Limit on Passengers of Economy Class Scheduled Domestic Commercial Air Transport Services. The suggestion that can be given by the writer is that the ministry of transportation should oversee airlines in determining tariffs and services to remain balanced and not to the detriment of consumers.

Keywords: *Protection of Consumer Rights, Air Transport, Upper and Lower Limit Rates.*

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang membentang dari Sabang sampai Marauke yang tersusun dari ribuan pulau besar dan kecil oleh berbagai selat dan laut. Badan Informasi Geospasial mengemukakan informasi, luas negara wilayah Indonesia adalah 1.919.440 km² dan pulau-pulau yang terdaftar dan berkoordinat berjumlah 13.466 pulau.

Indonesia adalah negara yang berkembang, hal tersebut dapat ditinjau dari hukum perlindungan konsumen yang belum efektif diterapkan. Hal ini dikarenakan perubahan pengamanan pelanggan menggambarkan dampak pada kemajuan industri suatu daerah, ialah industri menyeluruh. Lambatnya efektifitas perubahan hukum pemeliharaan pelanggan dikarenakan sikap pemerintah saat masih melindungi kepentingan pengusaha.

Dalam perkembangannya moda transportasi saat ini menjadi barang yang langka dan tidak mudah untuk mendapatkan itu. Salah satunya moda transportasi penerbangan, hukum perlindungan konsumen yang ada di Indonesia banyak mendapat pemasukan oleh jenis usaha penerbangan atau transportasi udara. Moda transportasi udara ini mengeluarkan biaya murah sehingga masyarakat dapat menggunakan jasa angkutan udara dengan mudah.

Sebelum lahirnya Undang-undang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut sebagai UUPK), cara implementasi pada aturan perundang-undangan benar-benar telah mengalami pada masyarakat. Walaupun telah lahir UUPK, namun belum mencapai perkembangan sebagaimana di negara maju. Dalam UUPK Lagi diperoleh beragam kelemahan, baik yang berbentuk pemisahan lingkungan arus penghasil menurut berlimpah-limpah, meskipun kepastian aturan yang repot hendak diaplikasikan beserta kebaikan.¹⁾ keadaan berubah setelah hadirnya UUPK (Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999), Undang-undang ini

¹⁾ Ahmad Miru, *Prinsip-Prinsip Perlindungan Konsumen di Indonesia*, (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada), hal.70

baru efektif berlaku pada 20 April 2000 karena pemerintah enggak memperbaiki serta membagikan pembenahan lain.²⁾

Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 20 April 1999 telah mensahkan UUPK. Sebenarnya sebelum UUPK, kewenangan dan keharusan pembeli bersama orang yang menyediakan usaha enggak terang-terangan mengatur dan menyebarkan pada bermacam-macam aturan yang diperoleh dikelompokkan ke internal empat belahan besar, ialah tempat perusahaan, penjualan, kenyamanan serta kalangan hidup.³⁾ Tetapi, enggak bisa pada pelanggan yang tidak mengerti aturan bakal menyelesaikan kewenangan dan keharusan pada berbagai dasar.⁴⁾

Undang-undang yang membereskan tentang memberikan lindungan pada pelanggan enggak akan melenyapkan bisnis yang dibuat oleh orang yang menyediakan barang. UUPK mampu memajukan pertumbuhan keadaan bisnis yang kondusif beserta mampu memajukan tumbuhnya usaha yang mencukupkan melawan peraduan yang siap pada menyajikan bahan atau bantuan yang bermakna. Pada UUPK menyebutkan pada menerapkannya untuk konstan mencermati kewenangan dan keharusan orang yang menyediakan barang kecil dan sedang.

Dalam Pasal 1 angka 1 UUPK “perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Pengertian perlindungan konsumen yang terdapat dalam pasal 1 angka 1 UUPK tersebut cukup memadai. Kalimat yang menyatakan “segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum”, diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usahanya demi untuk kepentingan perlindungan konsumen.

²⁾ Az, Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, (Jakarta: Diadit Media), hal.33

³⁾ Janus Sidabalok. *Hukum perlindungan konsumen di Indonesia*. Bandung. hal.50

⁴⁾ *Ibid.*, hal.51

Pelindungan konsumen di Indonesia didasarkan pada asas-asas yang berlaku bagi konsumen maupun produsen atau pelaku usaha; yaitu asas manfaat, asas keadilan, asas keseimbangan, asas keamanan dan keselamatan konsumen dan asas kepastian hukum.⁵⁾ Asas keselamatan pada konsumen mengandung arti bahwa konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatam barang dan atau jasa yang akan dikonsumsi, mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan.

Dalam hal ini hak konsumen harus diperhatikan mengenai tarif Angkutan Udara ini. Jika dilihat dari sudut pandang konsumen kenaikan harga tiket pesawat tentu sangat merugikan masyarakat, mengenai harga tiket pesawat Undang-undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah mengatur klasifikasi Angkutan Udara dalam memberikan pelayanan terhadap konsumen menggunakan biaya operasi rendah.⁶⁾

Di Indonesia mengenal sistem penerapan Standar Pelayanan Minimum yang biasa di kaitkan dengan *Low Cost Carrier* (selanjutnya disebut *LCC*), masyarakat perlu mendapat penjelasan mengenai manajemen *LCC* dan apa yang menjadi hak bagi konsumen, lalu akan terdapat dua mekanisme yang mengatur tarif batas atas dan tarif referensi. Sebenarnya konsep dari *LCC* ini bukan mengurangi standar keselamatan hanya sebagai bentuk penghemat untuk menekan harga. Kategori maskapai yang dapat dikatakan menerapkan sistem *LCC* yang didasarkan pada Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara No SKEP-87-V-2010 Tentang Kelompok Jasa Angkutan Udara.

Maskapai di Indonesia yang menerapkan sistem *LCC*, antara lain:

⁵⁾ Aman Sinaga, *Pemberdayaan Hak-Hak Konsumen di Indonesia*. Jakarta. Hlm.136

⁶⁾ Perlindungan Konsumen di Jalur Si Burung Besi, (www.hukumonline.com), diunduh pada hari senin 16 September 2019, pukul 23.15 WIB.)

1. Sriwijaya Air yang didirikan sejak tahun 2003 oleh keluarga Lie yang memiliki 37 boeing untuk 43 tujuan penerbangan.
2. Lion Air merupakan salah satu maskapai swasta yang mempunyai 100 armada pesawat.
3. Citilink merupakan anak perusahaan dari Garuda Airlines yang menyediakan 24 tujuan penerbangan.
4. Air Asia merupakan perusahaan maskapai swasta yang berpusat di Malaysia.⁷⁾

Standar layanan *LCC* dibuat untuk dapat memberikan kepastian standar pelayanan minimum dan perlindungan kepada konsumen terhadap maskapai nasional. Pada terlahir kaidah tertera Indonesia sebagai melangsung membenarkan adanya sistem penerapan Biaya tarif rendah tersebut. Kepala negara pun bermaksud mencukupi infrastruktur perusahaan transport udara pembela seperi pembentukan pangkalan penting tarif biaya rendah dan penyediaan lapangan terbang minor.

Namun, berdasarkan karakteristik pelayanan *LCC* antara lain; tidak adanya layanan bagasi, jarak antar kursi 29 inci, tidak adanya hiburan dalam pesawat, dan tidak ada pelayanan makanan dan minimum. Peraturan Menteri Nomor 91 Tahun 2014 menjelaskan bahwa semua jenis maskapai dari *full service* sampai *LCC* tidak boleh memberikan harga di bawah 40% dari Batas Atas agar maskapai tetap memiliki kemampuan finansial yang dapat mencukupi standar keselamatan mereka.

Menteri Perhubungan Membantah rencana pemerintah ingin mencabut *LCC*, wacana pertama kali dikatakan akan dicabutnya *LCC* dikeluarkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian karena nantinya pemerintah akan mengeluarkan aturan baru sebagai penacabutan aturan pemberian diskon bagi penerbangan maskapai *LCC* diwaktu tertentu. Tetapi sampai saat ini pemerintah

⁷⁾ Monika Oktora, *Maskapai Penerbangan Bertarif Rendah Yang Beroperasi di Indonesia*, (www.monikaoktora.com, diunduh pada hari senin 8 oktober 2019 pukul 00:26 WIB)

justru mengeluarkan aturan yang dibuat agar maskapai penerbangan murah mengutamakan keselamatan penerbangan.⁸⁾

Penerbangan merupakan transportasi massal yang di gunakan oleh masyarakat, dikarenakan kebutuhan transportasi untuk jarak jauh yang cukup tinggi yang bisa dilihat dari jumlah penumpang yang semakin hari semakin tinggi. Tetapi untuk saat ini harga tiket pesawat untuk domestik sedang melonjak tinggi. Banyak konsumen yang merasa dirugikan atas kenaikan harga tiket domestik yang semakin tinggi, kenaikan harga tiket tersebut sangat melanggar hak konsumen yang di atur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999.

UUPK telah menentukan aturan tentang hak-hak konsumen. Salah satu indikator dari kesejahteraan konsumen adalah dengan diakui dan dilindunginya hak-hak konsumen, sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UUPK. Disamping hak-hak tersebut pada dasarnya dari sudut pandang konsumen ada tiga hal yang perlu mendapatkan perlindungan dari kebijakan perlindungan konsumen, yaitu: aspek kemudahan (*accessability*), kemampuan (*affordability*), dan ketersediaan (*availability*).⁹⁾

Dalam hal ini BPKN meminta kepada pemerintah agar menetapkan “*single tarif*” dan peraturan pemerintah untuk jangka pendek dan jangka panjang agar harga tiket transportasi udara terjangkau dengan mengedepankan aspek keselamatan dan keamanan, karna harga tiket yang dijual oleh pesawat komersil untuk penerbangan domestik telah melanggar UUPK yang ada. Selain konsume yang menggunakan pesawat, yang dapat terkena akibatnya adalah pelaku usaha dalam pengiriman barang dan bidang logistik.¹⁰⁾

⁸⁾ MenHub Bantah Akan Hapus Diskon Tiket Pesawat LCC, (www.kompas.com , diunduh pada hari senin 16 September 2019, pukul 22:00 WIB.)

⁹⁾ Undang-undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 Pasal 4

¹⁰⁾ BPKN Nilai Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Tiket Pesawat Langgar Hak Konsumen (www.merdeka.com , di unduh pada hari senin 16 September 2019, pukul 21.41 WIB.)

Di Indonesia pada orde lama maupun orde baru semua tarif penumpang pesawat udara penerbangan dalam negeri sepenuhnya diatur oleh pemerintah.¹¹⁾ Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, Menteri Perhubungan juga memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, kepentingan masyarakat, dan kepentingan penyelenggara angkutan udara niaga. Ketentuan tarif penumpang ekonomi bersifat memaksa artinya badan usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) dalam negeri dilarang menjual harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas yang ditetapkan menteri perhubungan dengan ancaman dikenakan sanksi peringatan dan atau pencabutan izin rute penerbangan.¹²⁾

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak menentukan tarif bawah, namun demikian berdasarkan Pasal 465 juncto 464 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 berlaku Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2006 yang mengatur Tarif Referensi. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dalam rangka menjaga kelangsungan usaha jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri karena adanya kenaikan biaya operasi pesawat udara yang cukup signifikan, perlu mengatur tarif referensi untuk penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi.¹³⁾

Salah satu kasus yang terkait yang melanggar hukum perlindungan konsumen adalah kenaikan harga tiket. Pemerintah melalui kementerian perhubungan telah menaikkan Tarif Batas Bawah harga tiket pesawat menjadi 40% dari sebelumnya 30%.¹⁴⁾ Kebijakan ini di nilai tidak efektif dan hanya melindungi maskapai penerbangan. Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN) menjelaskan Tarif Batas Bawah harga tiket pesawat seharusnya

¹¹⁾ Martono dan Ahmad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta Hlm.25

¹²⁾ *Ibid.*, hlm.29

¹³⁾ *Ibid.*, hlm.30

¹⁴⁾ Protes Penghapusan Tiket Murah Bisa Disampaikan Ke Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), (www.cnnindonesia.com), diunduh pada hari senin 16 september 2019, pukul 22:04 WIB)

dihilangkan. Menurutnya soal Tarif Batas Bawah itu membatasi fleksibilitas dari perusahaan penerbangan untuk memberikan layanan. Contohnya sekarang ini banyak tiket pesawat dengan harga murah tapi penerbangan pagi atau malam hari dan kurang memperhatikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Harga tiket pesawat untuk rute domestik di Indonesia yang sangat mahal dan tak kunjung turun menjadi keluhan konsumen. Pemerintah pun terus berusaha semaksimal mungkin agar harga tiket bisa turun. Bahkan, Presiden Republik Indonesia mencetuskan ide untuk mengundang maskapai asing untuk membuka rute domestik demi menekan harga tiket pesawat. Menurut Wakil Ketua Persatuan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) yang terjadi saat ini harga tiket pesawat memberi dampak berat buat industri pariwisata.

Pemerintah melalui Menteri Perhubungan telah menurunkan tarif batas atas 12-16 persen pada 13 mei 2019.¹⁵⁾ Penurunan bayaran pematang mengenai karcis transport udara semahal 12 persen ini hendak dibuat atas rute arah membengkok ibarat rute zona jawa, meskipun kemerosotan berbeda atas jarak seperti penerbangan ke Jayapura. Hasil kemerosotan Tarif Batas Atas terjadi berhasil semenjak di tandatanganinya Peraturan Menteri Perhubungan dengan target 15 mei 2019. Kemudian di evaluasi dengan cara berkala bersumber pada peraturan yang resmi demi melindungi biaya transportasi penumpang udara kepada angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri serta keadilan antara perlindungan konsumen dan kelanjutan bisnis.

Data yang telah dihimpun pada 2017, bidang sektor industri penerbangan nasional sebesar 96 persen memang cuma dikuasai untuk dua kelompok maskapai, yakni Lion Air Group (50 persen) dan Garuda Group (46 persen). Perusahaan penerbangan berbiaya kecil atau *Low Cost Carrier (LCC)* seperti Lion Air mulai terlahir sejak tahun 2001 dan terus berkembang baik sampai 2018.

¹⁵⁾ Daftar Tarif Pesawat Rute Populer di Aturan Baru MenHub, (www.detik.com), diunduh pada hari senin 16 september 2019, pukul 21.51 WIB)

Namun, tidak sedikitpun perusahaan yang kemudian mati akibat faktor perang harga antar maskapai lokal, seperti Adam Air, Merpati Air, dan Batavia Air.

Seluruh maskapai di Indonesia sejak Januari 2019 menjual tarif pesawat dibatas atas serta menawarkan *single class* tanpa varian harga seperti tahun-tahun sebelumnya. Harga naik tidak sama seperti 2018 lalu. Karena semua maskapai di Indonesia tahun 2019 menargetkan mulai meraih keuntungan, dan harga yang diberikan masih dalam koridor tarif batas atas PM Perhubungan Nomor 106 tahun 2019.

BPKN mengevaluasi prosedur bayaran penyekat tinggi rendah dan penyekat tinggi bagi biaya kapal terbang yang sudah melampaui kewenangan pembeli. Hal itu sebagaimana pada UUPK Nomor 8 Tahun 1999. Pengesahan tarif batas bawah dan batas atas terlalu menyerang dan melalui kewenangan pembeli demi memperoleh biaya yang mampu memodifikasi sebagai pembeli *surplus*. Pengesahan harga batas bawah sekedar bakal menghalangi perlombaan bisnis dan kedayagunaan maka tentu berpengaruh bagi harga tiket kapal terbang yang lebih mahal.

Akibat yang ditimbulkan bukan saja pembeli pemakai pesawat terbang yang bakal terimbas, sedangkan pula produsen bagian perlengkapan serta ekspedisi benda bakal tertindas. Lagi pula, biaya batas bawah sendiri hendak berlangsung kontes yang sering namun masih di dalam kekangan KPPU sehingga berhasil melahirkan dari produsen *surplus* sebagai pembeli *surplus*.¹⁶⁾

BPKN menasehati penguasa buat membuat aturan jarak dekat serta jarak jauh biar harga pengangkutan udara makin teraih sama terus memprioritaskan keselamatan, kenyamanan serta keamanan. Peistiwa ini, Kementerian Perhubungan, bisa memasukan pembeli baik lewat BPKN maupun Lembaga

¹⁶⁾ Badan Perlindungan Konsumen Nasional: Kebijakan Tarif Batas Bawah Pesawat Hambat Persaingan Usaha, (www.liputan6.com , diunduh pada hari Selasa 17 September 2019, pukul 00:23 WIB)

Swadaya Masyarakat yang terkait prosedur Tarif Batas Bawah dan Batas Atas ini.¹⁷⁾

Berlandaskan motif yang menubuatkan disampaikan, lalu pengkaji sadar terbujuk melangsungkan kajian terus mengenai topik ini secara komprehensif dan menuangkannya pada susunan skripsi berjudul: Perlindungan Hak Konsumen Mengenai Pemberlakuan Bayaran batasan tinggi serta Tarif Batasaan pendek pelayanan transportasi udara Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 (Dalam Kasus Penyedia Layanan Low Cost Carrier (LCC) Maskapai Lion Air).

B. Permasalahan

Bersumber pada penjabaran yang dijabarkan pada motif kerangka, atas pengkaji memformulasikan permasalahan yaitu:

1. Bagaimana regulasi dan kebijakan pemerintah di bidang penerbangan dalam hal penetapan tarif yang dilihat pada perspektif pemeliharaan pelanggan?
2. Bagaimana perlindungan hak konsumen mengenai pemberlakuan bayaran batasan akan serta batasan kecil pelayanan transportasi udara berdasarkan Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen?

C. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian, pada penulisan proposal skripsi ini, cara pengkajian yang dipakai ialah cara pengkajian bersifat yuridis normatif
2. Jenis dan Sumber Data, jenis penelitian yang dapat digunakan adalah penelitian hukum normatif, jenis data yang digunakan tersebut adalah data sekunder terdiri dari 2 (dua) bahan hukum, yaitu bahan hukum primer dan bahan nonhukum.

¹⁷⁾ Aturan Tarif Tiket Pesawat Langgar Hak Konsumen, (www.Republika.co.id, diunduh pada hari 03 September 2019, pukul 15.23 WIB).

3. Teknik Pengumpulan Data, dalam penelitian ini menggunakan cara pengumpulan data dengan studi pustaka terhadap bahan hukum primer, sekunder, nonhukum dan wawancara.
4. Teknik Pengolahan Data, pengolahan data yang dilakukan dengan cara melakukan seleksi data sekunder atau bahan hukum.
5. Teknik Analisis Data, dalam hal ini yang akan penulis gunakan adalah normatif-kualitatif.

II. PEMBAHASAN

A. Regulasi Dan Kebijakan Pemerintah Di Bidang Penerbangan Dalam Penetapan Tarif Ditinjau Dari Perspektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen

Berdasarkan kronologis yang telah dijabarkan oleh penulis pada bab sebelumnya terdapat kemerosotan atas kuantitas pemudik yang menentukan akan memakai rute udara. Menurut amanat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia selepas penghentian Pos Angkutan Lebaran Tahun 2019, semua moda angkutan umum mendapati kemajuan total pengikut kecuali transportasi udara yang musim ini menghadapi penyusutan sebanyak 27%. Walaupun kondisi ini relatif telah dihitung, hanya kecewa memandang perolehan catatan transportasi Lebaran dari tahun 2015 tetap membukukan perkembangan total penumpang transportasi udara, yakni tiap sebanyak 6,98% (2015); 12,25% (2016); 12,99% (2017) serta 5,7% (2018). Pada hal ini, Menteri Perhubungan disebagian peliputan membenarkan bahwa salah satu alasan yang menyebabkan penyusutan yakni kemajuan biaya pesawat tertentu buat jalur lokal.¹⁸⁾

sesudah disahkan KM 106 Tahun 2019, kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2019 Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri telah di

¹⁸⁾ Bama Djokonugroho, Stefanny Oktaria Simorangkir & Ryanshah Akbar Putra, *Regulasi Tarif Batas Atas Tiket Pesawat Di Indonesia*, (www.masyarakathukumudara.or.id , diunduh pada Sabtu 07 Desember 2019, Pukul 14.38 WIB).

tarik lalu tak sah lagi. Buat makin mengerti perihal regulasi Tarif Batas Atas biaya pesawat di Indonesia harus bisa ditinjau dari cerita perubahan regulasi perihal sampai ditetapkannya KM 106 Tahun 2019. Bagian faktor utama yang menjadi landasan evaluasi penguasa ketika menetapkan jumlah Tarif Batas Atas Tiket Pesawat serta keputusan baru yang sudah disahkan ataupun dipastikan pada KM 106 Tahun 2019.

1. Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Menurut PM 20 Tahun 2019

Peraturan Menteri Nomor PM 20 Tahun 2019 menarik ketetapan dalam PM 14 Tahun 2016 serta memodifikasi sebagian terkait tata cara dan formulasi perhitungan Tarif Batas Atas, antara lain sehubungan pada formulasi tarif jarak dan perkiraan jumlah tarif.

a. Formulasi Tarif Jarak

Bertentangan pada ketetapan di PM 14 Tahun 2016, biaya *training* bagi awak kabin serta teknisi dilebihkan demi aturan yang menetapkan Biaya Operasi Langsung Tetap pada PM 20 Tahun 2019. Menurut perhitungan biaya jarak berlandaskan pada PM 20 Tahun 2019 terdapat pada pengaruh perkalian dari Tarif Dasar oleh Jarak Perhitungan. Sementara ketetapan tersebut, Tarif Dasar didapat dari perolehan perkiraan biaya operasi pesawat udara yang terjadi karena biaya pokok tiap satu bagian ditambahkan profit.

b. Perkiraan Besaran Tarif

PM 20 Tahun 2019 menetapkan parameter mengenai perkiraan jumlah biaya yang rendah berjarak pada aturan terdahulu menurut PM 14 Tahun 2016. Selama ini, ada ketetapan pada PM 20 Tahun 2019 condong memudahkan pemerintah untuk melakukan evaluasi besaran tarif.

Hal itu bisa diamat-amati pada petunjuk guna Kepala Perhubungan Udara bagi demi melangsungkan catatan membengkak biaya yang tadinya

saat PM 14 Tahun 2016 dijelaskan bagian ini ialah perbaikan kualitas avtur yang mengantongi nilai bertambah mulai IDR 9.729 per liter pada jarak durasi tiga bulan terus-terusan. Sedangkan itu bersumber pada Tahun 2019, Kepala perhubungan Udara beroleh melangsungkan perubahan bayaran menurut bergantian setiap 3 bulan serta sewaktu-waktu pada hal berlangsung kemajuan total anggaran mekanisme transport udara maka sangat minim 10% (sepuluh persen) dikarenakan akibat pergantian nilai bahan bakar (tanpa ditetapkan jumlahnya secara detail), biaya ganti rupiah, serta kualitas faktor tarif lainnya.

Disisi lain PM 20 Tahun 2019 tetap menjaga sebagai aturan oleh seperti di dalam PM 14 Tahun 2016, yakni:

a. Komponen Penghitungan Tarif

Pasal 2 PM 20 Tahun 2019 menentukan komponen penghitungan tarif yakni: Tarif Jarak, Pajak, Iuran Wajib Asuransi, dan Biaya Tuslah/Tambahan (*Surcharge*).

b. Penerapan tarif berdasarkan pelayanan

Pasal 4 ayat (3) PM 20 Tahun 2019 menentukan penerapan tariff berdasarkan pelayanan diantaranya Penerapan tarif 100% dari tarif maksimum yang memberikan pelayanan maksimum full service, Penerapan tarif setinggi-tingginya 90% dari tarif maksimum, untuk pelayanan dengan standar menengah (medium service), dan Penerapan tarif setinggi-tingginya 85% dari tarif maksimum, untuk pelayanan standar minimum (*no frills service*).

2. Harga Tiket Pesawat Setelah KM 106 Tahun 2019 di Berlakukan

KM 106 Tahun 2019 menetapkan Tarif Batas Atas baru yang berlaku sebagai pedoman bagi maskapai/Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal untuk menetapkan tarif/harga tiket kelas ekonomi pada rute domestik, dengan penurunan sebesar 12-16 persen dengan tetap

memperhatikan faktor keselamatan dan kemanan, dibandingkan dengan besaran Tarif Batas Atas yang ditetapkan oleh KM 72 Tahun 2019. Lebih lanjut lagi perlu dicatat bahwa penerapan Tarif Batas Atas tersebut hanya diberlakukan untuk penerbangan menggunakan pesawat jet.

Hal ini mengingat biaya Batas Atas yang ditentukan pada KM 106 Tahun 2019 makin besar dari sebagian banyak biaya atau tarif yang diperdagangkan sama perusahaan atau Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal mulai sebelum sahnya ketetapan baru tersebut. Aturan ini berlaku untuk semua kelas penerbangan pesawat ekonomi dalam negeri yang meliputi kelas *full service*, *medium service* dan *Low Cost Carrier (LCC)*.

Regulasi ini dikeluarkan oleh pemerintah dalam hal ini menteri perhubungan dengan harapan agar semua maskapai dapat menyesuaikan dengan tarif batas atas yang baru. Selain itu, maskapai *LCC* juga diharapkan dapat menurunkan harga yang dapat terjangkau sehingga masyarakat mempunyai pilihan. Jika tidak di patuhinya regulasi yang telah di tetapkan pemerintah, maskapai penerbangan akan di berikan sanksi yang di keluarkan dalam Peraturan Menteri (PM) Nomor 78 Tahun 2017 Tentang Sanksi Administrasi.

Tata cara penetapan tarif sebagaimana telah di atur dalam peraturan menteri yang telah di keluarkan cukup jelas untuk menentukan tarif jarak penumpang pengguna jasa angkutan udara. Peraturan yang telah ditetapkan pemerintah dalam hal. ini kementerian perhubungan mengenai pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah sudah cukup baik. Walaupun masih ada beberapa maskapai yang tidak mengikuti aturan pemerintah yang telah ditetapkan. Hal ini dikarenakan kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah dan KPPU dalam melakukan pengawasan persaingan usaha terhadap maskapai penerbangan.

Kebijakan ini pun dibuat setelah adanya evaluasi yang dilakukan oleh menteri perhubungan terhadap tarif pesawat yang ternyata menurut masyarakat masih

terlalu tinggi, walaupun memang sebenarnya tarif yang diberikan kepada konsumen tidak melanggar tarif batas atas yang telah ditetapkan oleh kementerian perhubungan.

B. Perlindungan Hak Konsumen Mengenai Pemberlakuan Tarif Batas Atas Dan Batas Bawah Jasa Angkutan Udara Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999

Salah satu tindakan yang mempunyai jumlah faktor pengikut, tindakan pesawat serta angkutan udara karena sendirinya menyimpan sejumlah urusan. Oleh karena itu, peraturan umum transport udara ditunjukkan hendak melaksanakan terselenggaranya transport udara secara selamat, efisien, aman, cepat serta mampu bertindak pada bentuk membantu serta menolong bagian area pembangunan lainnya. Dalam kasus pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah tidak adanya perlindungan hak konsumen yang di langgar karena tidak adanya kenaikan harga tiket sampai melampaui tarif batas atas yang di lakukan oleh maskapai penerbangan.

Perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada konsumen ialah perlindungan preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif itu sendiri di Indonesia belum ada aturan khususnya, namun pengaturan ini bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa yang antara konsumen dan pelaku usaha. Dalam hal ini pemerintah bertindak atas dasar kebebasan yang dimana pemerintah dalam mengambil keputusan harus tetap berhati-hati. Sedangkan perlindungan hukum represif bertujuan buat membereskan permasalahan yang berlangsung kurun waktu terhadap orang yang membeli dengan orang yang membuat usaha yang di lakukan dalam peradilan umum atau melalui mediasi, konsiliasi dan atau arbitrase.

1. Perlindungan Preventif Mengenai Pemberlakuan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Jasa Angkutan Udara

Indonesia mempunyai undang – undang dasar yang dapat melindungi konsumen. Perlindungan hukum ini merupakan suatu gambaran hukum itu sendiri yang memiliki konsep bahwa hukum dapat memberikan suatu keadilan, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.

a. Undang-Undang Perlindungan Konsumen

Dalam perlindungan hak konsumen dalam UUPK atas pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah jasa angkutan udara telah diatur dalam Pasal 4 UUPK. Beberapa jumlah hak yang tercatat pada UUPK yang berkaitan dengan hak konsumen sebagai pengguna jasa penerbangan, yaitu:

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan merupakan hal terpenting dalam penerbangan. Walaupun adanya pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah yang ditentukan oleh pemerintah, maskapai harus tetap mengutamakan hak tersebut. Jika maskapai tidak mengutamakan hak tersebut, maka telah terjadinya pelanggaran yang dilakukan dan berdampak pada tingkat penurunan penumpang pada bidang industri penerbangan.
- 2) Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan /atau jasa, Informasi ini merupakan bagian terpenting dimana hal ini sangat mempengaruhi konsumen dalam menentukan pilihan. Pada zaman reformasi saat ini suatu informasi memiliki arti dan peran yang sangat penting di dalam kehidupan. Pada saat pratransaksi, pencarian informasi akan berlangsung mengenai harga maupun persyaratan yang harus di penuhi untuk melakukan berbagai pertimbangan. Hak atas informasi yang jelas dan benar maksudnya adalah konsumen dapat memilih penyedia layanan jasa penerbangan yang diinginkan sesuai dengan kebutuhan agar terhindar

dari kerugian. Informasi mengenai tarif tiket jasa penerbangan mempengaruhi konsumen yang kurang mampu agar tetap bisa menggunakan pelayanan jasa penerbangan dan konsumen yang ingin berpergian jauh dengan waktu yang singkat. Informasi mengenai Pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah sangat mempengaruhi bidang pariwisata karena melonjaknya harga tiket yang tidak sesuai dengan pelayanan dan informasi penerbangan yang diberikan dikarenakan keterlambatan keberangkatan pesawat. Dengan demikian konsumen tidak mendapatkan kepastian hukum dan keterbukaan informasi dalam proses pemilihan produk jasa yang di tawarkan.

- 3) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan, Dalam penyedia layanan jasa penerbangan maskapai Lion Air, konsumen dapat memberikan keluhan yang didapat atas pelayanan dan informasi yang tidak jelas melalui sambungan telepon yang telah disediakan oleh maskapai Lion Air.
- 4) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut, Dalam hal ini perlindungan hak konsumen maskapai penerbangan Lion Air yang di lakukan pertama kali adalah dengan cara musyawarah. Jika tidak tercapai kesepakatan oleh kedua belah pihak, konsumen berhak memilih salah satu cara penyelesaian sengketa yaitu mealui arbitrase yang akan di lakukan oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (yang selanjutnya disebut BPSK) atau pengadilan negeri berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Hukum Acara Perdata yang berlaku di Indonesia.

Perlindungan hak konsumen tidak hanya diberikan oleh UUPK, tetapi juga oleh berbagai peraturan khusus di bidangnya seperti misalnya Undang-undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan

Hidup, Undang-undang Informasi dan Trasaksi Elektronik, Undang-undang Penerbangan, serta peraturan terkait di segala bidang. Sebagai contoh adalah di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, perlindungan konsumen berarti melindungi konsumen dari pemberlakuan tarif yang tinggi oleh badan usaha angkutan udara niaga dan melindungi konsumen dari informasi atau iklan tarif penerbangan yang berpotensi merugikan atau meyesatkan sehingga ditetapkan tarif batas atas.

Selain adanya hak konsumen dalam perlindungan hukum Preventif mengenai pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah, terdapat Kewajiban pelaku usaha atas pemberlakuan mengenai tarif batas atas dan batas bawah yang diatur UUPK terdapat kewajiban yang telah di langgar yang di lakukan oleh pelaku usaha dalam Pasal 7 huruf (b) yang menyatakan bahwa;

“memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan”.

Dalam hal ini maskapai Lion Air penyedia layanan *LCC* tidak menyampaikan keterangan yang spesifik dan akurat mengenai jadwal pemberangkatan yang seharusnya seperti yang tersedia dalam tiket penumpang, sehingga terjadinya keterlambatan keberangkatan atau *delay* yang dialami penumpang. Dengan persekutuan navigasi enggak mempersembahkan pelayanan atas fakta yang tidak akurat, sehingga pelayanan serta tarif yang diberikan tidak seimbang atau tidak sebagaimana mestinya.

Karena dengan adanya tanggung jawab kepada orang yang menyediakan usaha, jelas tak lepas dari adanya fungsi penyedia usaha atas perlindungan hak konsumen mengenai pemberlakuan tarif batas atas dan

batas bawah sebagaimana sudah berada di dalam UUPK bersangkutan paut pada Pasal 19 yakni:

- 1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti kerugian atas kerusakan, pencemaran, dan/ atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Penyedia usaha pada hal ini merupakan transport penerbangan harus memberikan ganti kerugian kepada pihak konsumen atas jasa yang diberikan tidak sesuai dengan pelayanan dan informasi yang di dapat.
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ganti kerugian yang seharusnya di berikan kepada konsumen Lion Air dapat berupa penggantian jasa yang setara nilainya atau berupa materi yang sama pada apa yang di beli untuk pihak konsumen.

b. Undang-Undang Penerbangan

Perlindungan terhadap konsumen penerbangan sebagaimana telah di atur dalam Undang-undang penerbangan Pasal 127 ayat (2) “tarif batas atas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat” yang telah di tetapkan oleh Kementerian Perhubungan maksudnya dengan melindungi konsumen pengguna jasa penerbangan dari pemberlakuan tarif tinggi oleh badan usaha angkutan udara niaga dan melindungi konsumen dari informasi dan atau iklan tarif penerbangan yang dapat memberikan potensi

merugikan konsumen dan atau meyesatkan sehingga oleh pemerintah telah di tetapkan tarif batas atas.

Akan tetapi dalam Undang-undang penerbangan tidak mengatur bagaimana proses ganti kerugian dan tanggung jawab kepada penumpang mengenai pemberlakuan tarif batas atas dan batas bawah.

Pengaturan dalam Undang-undang penerbangan selain adanya perlindungan terhadap konsumen mengenai tarif, juga mengatur asas yang berlaku pada konsumen dan pelaku usaha untuk menyelenggarakan berdasarkan asas yang terdapat pada Pasal 2, yaitu:

- 1) Keseimbangan, Maksudnya harus adanya keseimbangan antara tarif yang dikeluarkan pelaku usaha dan di berikan kepada konsumen maskapai penerbangan harus sesuai dengan layanan yang diterima oleh konsumen pengguna jasa angkutan udara.
- 2) Tegaknya hukum, Penagakan hukum yang di maksud adalah untuk menjamin adanya kepastian hukum yang dapat diberikan kepada konsumen, selain itu agar pelaku usaha dan konsumen dapat taat dan mematuhi adanya hukum dalam menyelenggarakan penerbangan yang berlaku di Indonesia.

Setelah melakukan wawancara menurut bapak Bambang, Tarif batas atas sebagaimana telah di tentukan oleh pemerintah itu di buat atas dasar untuk melindungi kepentingan konsumen dari tingginya harga tarif yang diberikan oleh maskapai penerbangan. Sedangkan, tarif batas bawah di buat untuk melindungi maskapai penerbangan agar tetap berjalan sesuai dengan tujuan perusahaan maskapai itu sendiri dengan adanya persaingan usaha antara beberapa maskapai penerbangan di Indonesia.

Tujuan penerbangan sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Penerbangan Pasal 3 ayat (1) yang dapat mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, nyaman, dengan harga yang

wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat. Tujuan tersebut dimaksud dengan tujuan untuk melindungi konsumen dari terselenggaranya penerbangan.

Dari permasalahan yang telah dijabarkan di bab sebelumnya, terdapat pengaduan mengenai kenaikan harga tiket melalui YLKI yang di lakukan oleh salah satu konsumen yang mengatakan bawah tiket pesawat akan turun secara bertahap, tetapi penurunan tiket hanya bertahan 2 hari, lalu kembali meningkat dengan keberangkatan kapanpun. Bahkan tiket pesawat dengan rute Aceh dan Medan kenaikannya sangat tinggi mencapai 150 persen.

Dalam hal ini YLKI melakukan pengajian dan mencari akar permasalahannya bagaimana bisa kenaikan harga tarif tiket cukup tinggi. Menurut bapak Rio, kenaikan tarif tiket yang di lakukan oleh maskapai penerbangan masih di batas wajar dan belum keluar dari peraturan yang telah di tetapkan pemerintah mengenai tarif batas atas. Kenaikan tarif tiket tersebut tidak melanggar hak konsumen sebagaimana telah diatur dalam Pasal 4 UUPK, karena kenaikan tersebut belum melawati tarif batas atas yang telah ditentukan pemerintah jadi belum adanya pelanggaran hak konsumen yang dilakukan oleh maskapai penerbangan. Selama tindakan tersebut masih transparant dan masih dalam batas wajar aturan yang berlaku dan tidak adanya kartel yang terjadi dalam perusahaan penerbangan, maka tidak adanya pelanggaran hak konsumen yang di lakukan oleh maskapai penerbangan. Maskapai penerbangan dalam mengeluarkan dan menetapkan tarif harus seimbang dengan pelayanan yang diberikan kepada konsumen.

Proses penyelesaian yang dilakukan oleh YLKI dalam menyelesaikan sengketa adalah dengan cara melakukan mediasi antara para pihak yang bersangkutan sampai menemukan kesepakatan antara kedua belah pihak, tetapi boleh mengajukan keberatan melalui pengadilan negeri yang hanya di tempuh jika tidak di temukannya kata sepakat. YLKI hanya sebagai tempat

mediasi antara kedua belah pihak dalam menyelesaikan sengketa untuk mendapatkan ganti kerugian yang telah di atur dalam Pasal 47 UUPK.

Mengenai dugaan kartel yang dikeluarkan oleh KPPU menilai telah adanya skenario kartel antara Garuda Indonesia dengan Lion Air Group yang merupakan maskapai swasta nasional. Dengan di kuasanya pasar penerbangan yang dilakukan oleh dua industri raksasa nasional menjadi suatu kesepakatan bersama adanya kartel terhadap harga tiket pesawat. Naiknya biaya kargo pesawat didalam negeri dan penunjukkan khusus agen travel haji dan umrah menjadi bagian dari rangkaian kartel Garuda Indonesia dan Lion Air. Namun, KPPU telah mengkaji kasus ini setelah itu baru di disidangkan jika semua bukti sudah lengkap.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan kasus yang telah di teliti oleh penulis pada bab-bab sebelumnya, penulis dapat menarik kesimpulan secara umum yaitu:

1. Regulasi dan kebijakan pemerintah dalam bidang penerbangan dalam hal penetapan tarif, terdapat di dalam beberapa Undang-undang seperti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Dalam pelaksanaannya pengaturan tentang penerbangan di atur lebih lanjut dalam Keputusan Menteri perhubungan nomor KM 106 Tahun 2019 Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 Tahun 2017 Tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan Di Bidang Penerbangan. Sedangkan dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen di atur hak konsumen dalam Pasal 4. Dalam membuat regulasi dan kebijakan ini Kementerian Perhubungan, dapat melibatkan konsumen, baik yang diwakili melalui BPKN atau Lembaga Swadaya Masyarakat lainnya terkait kebijakan Tarif Batas Bawah dan Batas Atas ini.

2. Perlindungan hak konsumen mengenai tarif batas atas dan batas bawah dalam pelaksanaan maskapai penerbangan sudah menaati peraturan yang di keluarkan oleh menteri perhubungan, tetapi masih kurang memperhatikan hak konsumen yang telah tercantum dalam Pasal 4 huruf a, c, d, dan e, dan kewajiban pelaku usaha Pasal 7 huruf b. Padahal konsumen harus tetap mendapatkan haknya mengenai harga tiket transportasi udara yang lebih terjangkau dan harus memperhatikan kesejahteraan konsumen terutama dalam aspek keselamatan, kenyamanan dan keamanan.

B. Saran

Setelah memberikan kesimpulan sebagaimana telah diuraikan, penulis akan memberikan saran. Dalam mengeluarkan keputusan pemerintah harus tetap melakukan pengawasan dan evaluasi secara berkala terhadap maskapai penerbangan, agar pelayanan dan penerbangan yang di berikan oleh perusahaan penerbangan sesuai dengan aturan yang sebagaimana telah di ditetapkan dalam Undang-undang yang berlaku. Selain itu, regulasi dan kebijakan pemerintah dalam perlindungan hak konsumen terhadap pemberlakuan mengenai tarif batas atas transportasi udara tetap harus memperhatikan hak-hak yang harus di dapat oleh konsumen. Dalam hal ini Kementrian Perhubungan, dapat melibatkan konsumen, baik yang diwakili melalui BPKN atau Lembaga Swadaya Masyarakat lainnya terkait kebijakan Tarif Batas Bawah dan Batas Atas ini.

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Miru, Ahmad. *Prinsip-Prinsip Perlindungan Konsumen di Indonesia*. (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2013.)
- Nasution, AZ. *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, Cetakan ke-3. (Jakarta: Diadit Media, 2007.)
- Sidabalok, Janus. *Hukum perlindungan konsumen di Indonesia*. (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010.)
- Sinaga, Aman. *Pemberdayaan Hak-Hak Konsumen di Indonesia*. Edisi Pertama. (Jakarta: CV.Defit Prima Karya, 2001.)

B. Artikel Online

- Anonim. “Perlindungan Konsumen di Jalur Si Burung Besi”. <https://www.hukumonline.com>. Diakses tanggal 16 September 2019.
- Anonim. “MenHub Bantah Akan Hapus Diskon Tiket Pesawat LCC”. <https://www.kompas.com>. Diakses tanggal 16 September 2019.

- Anonim. "BPKN Nilai Tarif Batas Atas dan Tarif Batas Bawah Tiket Pesawat Langgar Hak Konsumen". <https://www.merdeka.com>. Diakses tanggal 16 September 2019.
- Anonim. "Protes Penghapusan Tiket Murah Bisa Disampaikan Ke Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)". <https://www.cnnindonesia.com>. Diakses tanggal 16 september 2019.
- Anonim. "Daftar Tarif Pesawat Rute Populer di Aturan Baru MenHub". <https://www.detik.com>. Diakses tanggal 16 september 2019.
- Anonim. "Badan Perlindungan Konsumen Nasional: Kebijakan Tarif Batas Bawah Pesawat Hambat Persaingan Usaha". <https://www.liputan6.com>. Diakses tanggal 17 September 2019.
- Anonim. "Aturan Tarif Tiket Pesawat Langgar Hak Konsumen". <https://www.Republika.co.id>. Diakses tanggal 03 September 2019.
- Djokonugroho, Bama & Stefanny Oktaria Simorangkir & Ryanshah Akbar Putra. "Regulasi Tarif Batas Atas Tiket Pesawat Di Indonesia" <https://www.masyarakathukumudara.or.id>. Diakses tanggal 07 Desember 2019.
- Oktora, Monika. "Maskapai Penerbangan Bertarif Rendah Yang Beroperasi di Indonesia". <https://www.monikaoktora.com>. Diakses tanggal 8 oktober 2019.