



SALINAN

PUTUSAN

NOMOR 134/PUU-XXIV/2026

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,**

[1.1] Yang mengadili permohonan pengujian undang-undang pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam Permohonan Pengujian Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. Nama : **Doris Manggalang Raja Sagala, S.H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Jalan Tambasa VI, Nomor 1, RT 004, RW 006,
Kelurahan Tamalanrea Jaya, Kecamatan
Tamalanrea, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi
Selatan
sebagai ----- **Pemohon I**
2. Nama : **Jonswaris Sinaga, S.H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Jalan Orong JMBU STP IV, RT 003, RW 001,
Kelurahan Biring Romang, Kecamatan Manggala,
Kota Makasar, Provinsi Sulawesi Selatan
sebagai ----- **Pemohon II**
3. Nama : **Amudin Laia, S.H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Perum. Dewi Karmila Sari A3, Nomor 07, RT 004,
RW 003, Kelurahan Tamalanrea, Kecamatan
Tamalanrea, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi
Selatan
sebagai ----- **Pemohon III**
4. Nama : **Tomry Hasudungan Gurning, S.H.**
Pekerjaan : Advokat

Alamat : Graha Sigar Penjalin Dusun Lendang Berora,
Kabupaten Lombok Utara, Provinsi Nusa Tenggara
Barat

sebagai ----- **Pemohon IV**

5. Nama : **Rika Kardela Irama**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jalan Pasir Dalam III, RT 002, RW 006, Kelurahan
Ciganjur, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan,
Provinsi Daerah Khusus Jakarta

sebagai ----- **Pemohon V**

6. Nama : **Yeremia Zebua**
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jalan Tugala Lauru I, RT 000, RW 000, Kelurahan
Tugala Lauru, Kecamatan Lahewa Timur, Kabupaten
Nias Utara, Provinsi Sumatera Utara

sebagai ----- **Pemohon VI**

7. Nama : **Ferdinand Hutahaeen, S.H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Jalan Puri Bintara Regency, Blok G, Nomor 2, RT
003, RW 013, Kelurahan Bintarajaya, Kecamatan
Bekasi Barat, Kota Bekasi, Provinsi Jawa Barat

sebagai ----- **Pemohon VII**

8. Nama : **Robinar V.K. Panggabeen, S. H., M. H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Jalan Kayu Batu, RT. 005, RW 003, Kelurahan
Tanjung Ria, Kecamatan Jayapura Utara, Kota
Jayapura, Provinsi Papua

sebagai ----- **Pemohon VIII**

9. Nama : **Beatrix Kawaitouw, S. H.**
Pekerjaan : Advokat
Alamat : Jalan Pasifik Indah Pasir II, RT 005, RW 001,
Kelurahan Tanjung Ria, Kecamatan Jayapura Utara,
Kota Jayapura, Provinsi Papua

sebagai ----- **Pemohon IX**

10. Nama : **Johanes L.A. Mandowally, S. H.**

Pekerjaan : Advokat

Alamat : Jalan Olahraga, Nomor 31, RT 001, RW 001,
Kelurahan Gurabesi, Kecamatan Jayapura Utara,
Kota Jayapura, Provinsi Papua.

sebagai ----- **Pemohon X**

Berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 30 April 2026, memberi kuasa kepada Doris Manggalang Raja Sagala, S.H. dan Amudin Laia, S.H., yang kesemuanya adalah Advokat dan Konsultan Hukum yang tergabung dalam Kantor Hukum Maralanaga Law Firm (MLF) yang beralamat di The Royal Palace, Blok A Nomor 12-15, Jalan Prof. DR. Soepomo Nomor 178A, Menteng Dalam, Tebet, Jakarta Selatan, bertindak baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri untuk dan atas nama Pemberi Kuasa;

Selanjutnya Pemohon I sampai dengan Pemohon X disebut sebagai -----
----- **para Pemohon;**

- [1.2] Membaca permohonan para Pemohon;
Mendengar keterangan para Pemohon;
Memeriksa bukti-bukti para Pemohon.

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa para Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 8 April 2026 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 8 April 2026 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 132/PUU/PAN.MK/AP3/04/2026 dan dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) dengan Nomor 134/PUU-XXIV/2026 pada tanggal 9 April 2026, yang telah diperbaiki dan diterima Mahkamah pada tanggal 4 April 2026, pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut.

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Pasal 24 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, mengatur:

Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi;

2. Bahwa selanjutnya Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, mengatur:

Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik dan memutus perselisihan tentang hasil Pemilihan Umum.
3. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, Mahkamah Konstitusi mempunyai kewenangan untuk melakukan pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945. Kewenangan tersebut juga ditegaskan dalam Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, yang mengatur:

Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk :

 - a) menguji undang-undang (UU) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945;
4. Bahwa di dalam ketentuan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, mengatur:

Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:

 - a. menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
5. Bahwa demikian pula kewenangan Mahkamah Konstitusi dalam menguji Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 diatur juga dalam Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yang mengatur:

Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.
6. Bahwa Pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 Tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang (untuk selanjutnya disebut sebagai PMK 7 Tahun 2025), yang mengatur:

Mahkamah Konstitusi yang selanjutnya disebut Mahkamah adalah salah satu pelaku kekuasaan kehakiman sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945).

7. Bahwa Kewenangan Mahkamah Konstitusi dalam menguji Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945, juga diatur dalam Pasal 1 angka 3 PMK 7 Tahun 2025, yang mengatur:

Pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 yang selanjutnya disebut PUU adalah Perkara konstitusi yang menjadi kewenangan Mahkamah sebagaimana dimaksud dalam UUD NRI Tahun 1945 dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (UU MK), termasuk Pengujian Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perppu) sebagaimana dimaksud dalam putusan Mahkamah Konstitusi.

8. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa pengujian materiil terhadap Pasal 146 dan Penjelasan 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 yang diajukan oleh para Pemohon.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) DAN KERUGIAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Bahwa untuk memenuhi kualifikasi para Pemohon yang memiliki hak konstitusional untuk mengajukan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 sebagaimana dijelaskan pada uraian sebelumnya, maka perlu diuraikan kedudukan hukum (*legal standing*) para Pemohon, sebagai berikut:

1. Bahwa merupakan hak setiap Warga Negara Indonesia untuk mengajukan permohonan pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945, hal tersebut merupakan salah satu indikator kemajuan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, pengujian Undang-Undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 merupakan manifestasi jaminan konstitusional terhadap pelaksanaan hak dasar setiap Warga Negara Indonesia. Mahkamah Konstitusi merupakan Badan *Judicial Review* yang menjaga hak asasi manusia sebagai manifestasi peran *The Guardian of Constitution*

(pengawal konstitusi) dan ***The Sole Interpreter of The Constitution*** (penafsir tunggal konstitusi) [*Vide Putra, Anggar. Rule of Islamic Law dan Mekanisme Penambahan Kewenangan Constitutional Complaint Mahkamah Konstitusi. Bulletin of Community Engagement 4.3 (2024): 24-34*].

2. Bahwa pada tanggal 12 Januari 2009 telah diundangkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).
3. Bahwa Pasal 51 ayat (1) huruf A Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 Tentang Mahkamah Konstitusi, mengatur:

Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:

 - a. perorangan Warga Negara Indonesia;
 - b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
 - c. badan hukum publik atau privat; atau
 - d. lembaga negara.
4. Bahwa penjelasan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 Tentang Mahkamah Konstitusi, mengatur:

Yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”. Selanjutnya, penjelasan huruf a menyatakan, “Yang dimaksud dengan “perorangan” termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama”.
5. Bahwa terhadap syarat kedudukan para Pemohon juga diatur dalam Pasal 4 ayat (1) PMK 7 Tahun 2025, yang mengatur:

Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a adalah Pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu, yaitu :

 - Perorangan warga negara Indonesia atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;
 - Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
 - Badan hukum publik atau badan hukum privat; atau
 - Lembaga negara.
6. Bahwa berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 006/PUU-III/2005 (hlm. 16), tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor: 11/PUU-V/2007

(hlm. 56), tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, Mahkamah Konstitusi telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat

(1) UU Mahkamah Konstitusi harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu:

- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945.
- b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh undang-undang yang diuji.
- c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar (logis) dapat dipastikan akan terjadi.
- d. adanya hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji.
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan tersebut maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan terjadi lagi.

7. Bahwa selanjutnya terhadap kedudukan hukum PARA PEMOHON yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, menurut Pasal 4 ayat (2) PMK 7 Tahun 2025, apabila:

- a. Ada hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon dirugikan oleh berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian;
- c. Kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. Ada hubungan sebab-akibat antara kerugian konstitusional dan berlakunya undang-undang atau Perppu yang dimohonkan pengujian; dan
- e. Ada kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya Permohonan, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak lagi atau tidak akan terjadi.

8. Bahwa Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X adalah perorangan Warga Negara Indonesia dan juga mengemban profesi sebagai Advokat serta Penegak Hukum, sebagaimana telah ditegaskan dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003 Tentang Advokat, yang mengatur:

Advokat berstatus sebagai penegak hukum, bebas dan mandiri yang dijamin oleh hukum dan peraturan perundang-undangan.

9. Bahwa sebagai Warga Negara Indonesia dan atau Advokat Penegak Hukum, para Pemohon memiliki hak konstitusional untuk ikut aktif mewujudkan peradilan yang menegakkan hukum dan keadilan sebagaimana diatur di dalam Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945, Pasal 24 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, Pasal 24C ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 dan Pasal 4 ayat (2) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman.
- Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 mengatur:
Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya.
 - Pasal 24 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 mengatur:
Kekuasaan kehakiman merupakan kekuasaan yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan.
 - Pasal 4 ayat (2) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman mengatur:
Pengadilan membantu pencari keadilan dan berusaha mengatasi segala hambatan dan rintangan untuk dapat tercapainya peradilan yang sederhana, cepat, dan biaya ringan.
10. Bahwa Pemohon I/Doris Manggalang Raja Sagala, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-3).
11. Bahwa Pemohon II/Jonswaris Sinaga, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-4).
12. Bahwa Pemohon III/Amudin Laia, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-5).
13. Bahwa Pemohon IV/Tomry Hasudungan Gurning, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan

juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-6).

14. Bahwa Pemohon V/Rika Kardela Irama adalah perseorangan Warga Negara Indonesia yang saat ini sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Pamulang (UNPAM). Adapun kapasitas Pemohon V sebagai Paralegal sekaligus Mahasiswa Hukum sebagaimana dibuktikan melalui Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan Biodata Mahasiswa pada Pangkalan Data Pendidikan Tinggi Kementerian Pendidikan Tinggi, Sains, dan Teknologi (Bukti P-7) telah menumbuhkan konsentrasi minat serta kepedulian mendalam terhadap dinamika implementasi hukum dan efektivitas penegakannya di masyarakat. Hal tersebut mencakup kajian komprehensif terhadap berbagai hambatan yuridis maupun sosiologis yang menghalangi tercapainya kepastian hukum yang adil, sekaligus menjadi representasi persiapan profesional Pemohon V dalam mewujudkan aspirasi untuk berkarier sebagai Advokat/Aparat Penegak Hukum.
15. Bahwa Pemohon VI/Yeremia Zebua adalah perseorangan Warga Negara Indonesia yang saat ini sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Sahid. Adapun kapasitas Pemohon VI sebagai Paralegal sekaligus Mahasiswa Hukum sebagaimana dibuktikan melalui Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan Kartu Tanda Mahasiswa (Bukti P-8) telah menumbuhkan konsentrasi minat serta kepedulian mendalam terhadap dinamika implementasi hukum dan efektivitas penegakannya di masyarakat. Hal tersebut mencakup kajian komprehensif terhadap berbagai hambatan yuridis maupun sosiologis yang menghalangi tercapainya kepastian hukum yang adil, sekaligus menjadi representasi persiapan profesional Pemohon VI dalam mewujudkan aspirasi untuk berkarier sebagai Advokat/Aparat Penegak Hukum.
16. Bahwa Pemohon VII/Ferdinand Hutahaean, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-8.A)

17. Bahwa Pemohon VIII/Robinar V.K. Panggabean, S.H., M.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-8.B).
18. Bahwa Pemohon IX/Beatrix Kawaitouw, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-8.C).
19. Bahwa Pemohon X/Johanes L.A. Mandowally, S.H. adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum yang dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat (BUKTI P-8.D).

KERUGIAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

Bahwa untuk memenuhi kualifikasi para Pemohon yang memiliki hak konstitusional untuk mengajukan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 sebagaimana dijelaskan pada uraian sebelumnya, maka perlu diuraikan Kerugian Konstitusional para Pemohon, sebagai berikut:

1. Bahwa dalam permohonan *a quo*, pengujian materiil dilakukan terhadap:

- Pasal 146 UU Penerbangan, yang mengatur:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, yang mengatur:

Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau

d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (catering);
- c. keterlambatan penanganan di darat;
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan
- e. ketidaksiapan pesawat udara.

- Pasal 170 UU Penerbangan, yang mengatur:

Jumlah ganti kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

- Pasal 176 UU Penerbangan, yang mengatur:

Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

2. Bahwa para Pemohon mendalilkan ketentuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 UU Penerbangan, bertentangan dengan:

- Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945:

Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.

- Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945:

Setiap orang berhak untuk berkomunikasi dan memperoleh informasi untuk mengembangkan pribadi dan lingkungan sosialnya, serta berhak untuk mencari, memperoleh, memiliki, menyimpan, mengolah, dan menyampaikan informasi dengan menggunakan segala jenis saluran yang tersedia.

3. Bahwa sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) sesuai UNCLOS 1982 dan semangat Deklarasi Djuanda, kedaulatan wilayah Indonesia mencakup kesatuan darat, laut, dan udara. Mengingat luasnya bentang geografis, transportasi udara menjadi nadi utama konektivitas nasional serta solusi logis dan paling efisien untuk mendukung mobilitas ekonomi. Keunggulan strategisnya pada aspek kecepatan, jangkauan, dan efisiensi

jadwal menjadikan moda ini pilihan utama masyarakat dibandingkan moda transportasi lainnya.

Pesatnya pertumbuhan industri penerbangan, ditandai dengan kehadiran berbagai maskapai (termasuk *Low-Cost Carrier*), menciptakan persaingan pasar yang kompetitif pada aspek harga dan layanan. Namun, tingginya minat masyarakat ini berbanding lurus dengan ekspektasi terhadap kepastian jadwal. Meskipun faktor cuaca dan geografis menjadi tantangan, maskapai wajib menjaga konsistensi layanan. Dalam praktiknya, efektivitas pelayanan sering kali terbentur pada persoalan teknis operasional dan manajemen yang memicu keterlambatan, sehingga menuntut adanya akuntabilitas hukum yang tegas bagi maskapai.

4. Bahwa permasalahan yang sering terjadi antara pihak maskapai (untuk selanjutnya berdasarkan Pasal 1 angka 26 UU Penerbangan disebut sebagai pengangkut) dengan konsumen (untuk selanjutnya berdasarkan Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 disebut sebagai penumpang) yaitu permasalahan keterlambatan penerbangan dari jadwal yang telah ditentukan.

Bahwa berdasarkan Pasal 1 angka 30 UU Penerbangan, keterlambatan didefinisikan sebagai:

Perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

5. Bahwa di samping aspek keselamatan dan kenyamanan, faktor ketepatan waktu (*on-time performance*) merupakan ekspektasi fundamental serta hak bagi penumpang. Fenomena keterlambatan penerbangan di Indonesia merupakan problematika yang repetitif, dimana alasan "faktor cuaca" dan "kendala teknis operasional" kerap dijadikan dalil oleh pengangkut. Namun demikian, penumpang tidak pernah mendapatkan transparansi mengenai fakta yang sebenarnya terjadi, dikarenakan pengangkut pada umumnya hanya menyampaikan informasi tersebut secara sepihak dan bersifat umum (*generic*), tanpa disertai bukti otentik maupun penjelasan mendetail mengenai kualifikasi cuaca atau rincian kendala teknis operasional yang dimaksud.
6. Bahwa pada faktanya alasan "faktor cuaca" atau "teknis operasional" sering menjadi kambing hitam yang paling mudah diucapkan lewat pengeras

suara. Namun di balik layar, keputusan-keputusan strategis dan operasional yang diambil di kantor pusat pengangkut alias faktor manajemen memegang peran yang sangat krusial terhadap ketepatan waktu (*On-Time Performance*).

7. Bahwa keterlambatan penerbangan bukanlah sekadar masalah waktu tunggu, melainkan fenomena "efek domino" yang merugikan secara sistemik. Para Pemohon mengklasifikasikan dampak tersebut ke dalam tiga aspek krusial:
 - Dampak Bagi penumpang (Individu): Berupa kerugian finansial nyata (*non-refundable costs*), hilangnya waktu produktif yang tak tergantikan, beban psikologis akibat ketidakpastian informasi, serta risiko kesehatan bagi penumpang rentan akibat gangguan jadwal istirahat dan medis.
 - Dampak Bagi Ekosistem Bandara Dan Lingkungan: Memicu kepadatan berlebih (*congestion*) pada fasilitas publik, mengganggu manajemen slot penerbangan nasional yang mengakibatkan keterlambatan sistemik, hingga meningkatkan emisi karbon dan polusi suara yang merusak lingkungan.
 - Dampak Ekonomi Makro: Keterlambatan masif menghambat efisiensi logistik (rantai pasok kargo) dan menurunkan citra pariwisata nasional. Ketidakpastian jadwal penerbangan pada akhirnya menjadi disinsentif bagi pertumbuhan ekonomi dan daya saing negara di mata internasional.
8. Bahwa menurut para Pemohon merupakan kewajiban pengangkut untuk memberikan informasi yang benar berdasarkan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang mengenai alasan keterlambatan penerbangan dan juga merupakan kewajiban pengangkut untuk memberikan kompensasi dalam situasi tertentu. Namun pada faktanya, pemberian informasi yang benar berdasarkan surat keterangan dari instansi terkait tersebut tidak pernah dilakukan oleh pengangkut, dimana informasi keterlambatan umumnya hanya disampaikan secara lisan melalui pengeras suara (*announcement*) dengan narasi standar bahwa 'terjadi keterlambatan karena faktor cuaca atau alasan operasional, tanpa disertai bukti pendukung atau penjelasan teknis yang dapat diverifikasi. Hal ini

mengakibatkan penumpang kehilangan instrumen hukum untuk menguji validitas klaim sepihak dari pengangkut akibat ketiadaan surat keterangan dari instansi terkait.

9. Bahwa menurut para Pemohon pentingnya peran Negara dalam memberikan perlindungan terhadap penumpang, hal ini disebabkan oleh adanya ketidakseimbangan kedudukan antara pengangkut dengan penumpang. Secara teknis, pengangkut memiliki kedudukan yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan penumpang. Fenomena ini sering disebut sebagai asimetri informasi.

Dalam bahasa yang paling sederhana, asimetri informasi adalah situasi dimana salah satu pihak dalam sebuah interaksi atau transaksi memiliki informasi yang lebih banyak atau lebih baik dibandingkan pihak lainnya. Kondisi ini menciptakan ketidakseimbangan kekuatan yang sering kali menguntungkan pihak yang "paling tahu" dan merugikan pihak yang "menebak-nebak".

Dalam konteks penerbangan asimetri informasi terjadi karena pengangkut memegang kendali penuh atas data operasional, sementara penumpang hanya bisa menerima apa yang diumumkan melalui pengeras suara.

Bahwa keterbatasan akses informasi penumpang terhadap peristiwa faktual yang terjadi pada ranah teknis, seperti di dalam kabin kemudi (cockpit) maupun pusat kendali operasi (*Operation Control Center/OCC*), telah menciptakan disparitas informasi yang sangat lebar. Kondisi ini memberikan celah bagi pengangkut untuk secara bebas menggunakan dalih 'faktor cuaca' maupun 'teknis operasional' sebagai tameng guna menghindari tanggung jawab hukum.

Bahwa situasi tersebut diperburuk oleh definisi 'faktor teknis operasional' yang bersifat multitafsir dan terlampau luas (*overly broad*), sehingga tanpa adanya kewajiban pembuktian yang transparan, kualifikasi tersebut bertransformasi menjadi klausula eksonerasi terselubung yang merugikan hak-hak konstitusional penumpang.

10. Bahwa menurut para Pemohon, terdapat kerugian konstitusional serta cacat norma (*legal defect*) sebagai akibat hukum dari berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan. Para Pemohon mendalilkan

bahwa penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, khususnya terkait alasan keterlambatan akibat teknis operasional, telah menimbulkan perluasan makna yang eksekutif sehingga berimplikasi pada ketidakpastian hukum. Hal demikian dinilai bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang menjamin hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, serta kepastian hukum yang adil.

11. Bahwa menurut para Pemohon, Pasal 170 UU Penerbangan mengandung cacat norma (*normative flaw*) yang bersifat fundamental dan merugikan hak konstitusional para Pemohon, oleh karena pasal *a quo* tidak memuat mandat delegasi secara eksplisit bagi Menteri untuk mengatur tata cara serta mekanisme pembuktian alasan keterlambatan.

Bahwa secara doktrinal, terdapat distingsi yuridis yang sangat mendasar antara Peraturan Menteri yang lahir atas perintah delegasi Undang-Undang (*delegated legislation*) dengan Peraturan Menteri yang dibentuk berdasarkan kewenangan diskresi/jabatan, khususnya ditinjau dari derajat daya pakasanya (*legal enforceability*). Berdasarkan Pasal 8 ayat (2) UU Nomor 12 Tahun 2011, kekuatan mengikat Peraturan Menteri diakui sejauh diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

Bahwa ketiadaan mandat delegasi tersebut mengakibatkan peraturan teknis mengenai pembuktian keterlambatan kehilangan taji hukumnya (*lack of imperative force*) di hadapan pengangkut, yang pada akhirnya secara sistemik melanggar jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 serta mereduksi hak konstitusional atas informasi yang benar dan transparan sebagaimana dijamin dalam Pasal 28F UUD NRI 1945.

12. Bahwa selanjutnya, para Pemohon menilai Pasal 176 UU Penerbangan mengandung kelemahan norma yang secara implisit membatasi akses terhadap keadilan (*barrier to justice*) bagi penumpang, dimana rumusan pasal *a quo* seolah menutup ruang bagi penumpang untuk menguji secara materiil pertanggungjawaban pengangkut atas kerugian keterlambatan sebagaimana dimandatkan oleh Pasal 146 UU Penerbangan melalui mekanisme peradilan.

Bahwa pembatasan tersebut secara nyata menciptakan impunitas hukum bagi pengangkut, yang menempatkan pelaku usaha pada posisi yang tidak tersentuh hukum (*above the law*) dan kebal terhadap tuntutan ganti kerugian yang sah. Kondisi ini bertentangan dengan asas universal *Ubi Jus Ibi Remedium*, serta bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945, karena telah melumpuhkan fungsi lembaga peradilan sebagai benteng terakhir (*the last resort*) dalam menjamin kesetaraan di hadapan hukum (*equality before the law*) bagi setiap warga negara.

13. Bahwa sebagai referensi faktual, para Pemohon memaparkan preseden keterlambatan sistemik yang dilakukan oleh berbagai pengangkut. Kasus-kasus di bawah ini merupakan manifestasi nyata dari celah hukum (*legal loophole*) yang merugikan penumpang secara konstitusional:

- Super Air Jet (IU-745), Rute Bali-Jakarta (Juli 2025): Mengalami penundaan berulang hingga 10 jam, yang berdampak pada tokoh publik Ridwan Kamil. Ketidakpastian jadwal hingga *reschedule* keesokan harinya membuktikan lemahnya manajemen mitigasi pengangkut (Bukti P-9).
- Garuda Indonesia, Jemaah Haji Embarkasi Solo (Mei 2024): Penundaan 4 jam akibat kerusakan teknis mesin yang berdampak sistemik pada lebih dari 1.000 jemaah. Peristiwa ini memicu teguran resmi dari Kementerian Agama atas buruknya profesionalisme pengangkut (Bukti P-9).
- Lion Air (JT-316), Rute Surabaya-Banjarmasin (Mei 2024): Penundaan sebanyak 3 kali berturut-turut selama 5 jam yang memicu kegaduhan di bandara akibat minimnya transparansi informasi kepada penumpang (Bukti P-9).
- Lion Air (JT-973 & JT-247), Batam (Mei 2023): Keterlambatan hingga 24 jam dengan alasan subjektif "perawatan tambahan" dan cuaca, yang mengonfirmasi bahwa alasan teknis sering digunakan secara elastis oleh pengangkut (Bukti P-9).
- AirAsia, Rute Jakarta-Narita (Juni 2018): Keterlambatan melampaui 24 jam tanpa kepastian operasional, yang mengakibatkan eskalasi

ketegangan dan protes keras ratusan penumpang di Bandara Soekarno-Hatta (Bukti P-9).

- Super Air Jet (IU-742), Rute Jakarta-Bali (Februari 2026): Penundaan lebih dari 5 jam akibat "pemeriksaan teknis tidak berjadwal". Hal ini menunjukkan bagaimana rotasi jadwal pesawat yang buruk sepenuhnya dibebankan sebagai kerugian penumpang (Bukti P-10).
 - Super Air Jet (IU-905), Rute Padang-Jakarta (Maret 2026): Keterlambatan signifikan selama 12 jam yang disebabkan oleh kendala operasional kru (Operational Crew RHM), membuktikan bahwa masalah manajemen internal sering kali diklaim sebagai alasan teknis (Bukti P-11).
 - Sriwijaya Air, Rute Makassar-Jakarta (Maret 2026): Penundaan ekstrem melampaui 15 jam tanpa penjelasan komprehensif, mencerminkan rendahnya standar pelayanan minimal dan hak atas informasi bagi penumpang (Bukti P-12).
 - Super Air Jet, Rute Banyuwangi-Jakarta (Desember 2025): Penundaan 9 jam berujung pembatalan akibat kerusakan ban. Kendala logistik pengiriman suku cadang menunjukkan ketidaksiapan infrastruktur pendukung pengangkut (Bukti P-13).
 - Super Air Jet, Rute Pekanbaru-Jakarta (Desember 2025): Keterlambatan ganda selama 5 jam. Meski kompensasi tunai diberikan, pengangkut gagal memberikan informasi jadwal keberangkatan yang definitif (Bukti P-14).
 - Super Air Jet (IU-721), Rute Lombok-Surabaya (Februari 2026): Penundaan selama 4 jam yang memicu protes penumpang akibat minimnya transparansi dan pertanggungjawaban dari pihak pengangkut (Bukti P-15).
 - Lion Air (JT-111), Rute Jeddah-Jakarta (Desember 2025): Penundaan operasional selama 2 hari bagi jemaah umrah. Alasan kendala teknis pada armada Airbus A330 di Jeddah membuktikan risiko keselamatan yang tidak terkelola dengan baik oleh pengangkut (Bukti P-16).
14. Bahwa di dalam Pasal 4 ayat (2) PMK 7 Tahun 2025, mengatur kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya

tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi.

Bahwa menurut para Pemohon, terdapat kerugian konstitusional yang bersifat aktual dan/atau potensial, yang menurut penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*) dapat dipastikan akan terjadi dan/atau telah terjadi akibat berlakunya ketentuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan. Adapun rincian kerugian tersebut diuraikan sebagai berikut:

Bahwa guna menjaga efisiensi penulisan dan menghindari pengulangan argumentasi yang bersifat redundan terkait kerugian konstitusional masing-masing para Pemohon, maka perlu disampaikan Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang mengemban profesi sebagai Advokat dan juga sebagai Penegak Hukum, sebagaimana telah ditegaskan dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003 tentang Advokat.

Bahwa sebagai Advokat dan penegak hukum, Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X mempunyai tanggung jawab moral dan intelektual untuk turut serta dalam mengawasi, mengkritisi, dan memastikan bahwa prinsip-prinsip hukum dijalankan sebagaimana mestinya. Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X memiliki kepentingan dalam memastikan setiap hukum yang berlaku tidak menimbulkan ketidakpastian hukum maupun ikut serta mencegah terjadinya kekosongan hukum.

Selanjutnya sebagai bagian dari masyarakat yang memiliki kepedulian terhadap terlaksananya prinsip negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X memiliki kepentingan hukum dan peminatan tinggi terhadap pelaksanaan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.

Bahwa sebagai Warga Negara Indonesia, Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV, Pemohon VII, Pemohon VIII, Pemohon IX dan Pemohon X memiliki hak konstitusional untuk ikut aktif memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya sebagaimana diatur di dalam Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON I/DORIS MANGGALANG RAJA SAGALA, S.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon I, dalam kapasitasnya sebagai Advokat sekaligus pengguna aktif jasa transportasi udara, secara intensif melakukan mobilisasi melalui penerbangan yang tercatat sebanyak 56 (lima puluh enam) kali dalam beberapa tahun terakhir sebagaimana dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan udara (Bukti P-17).

Adapun salah satu manifestasi dari intensitas tersebut adalah penerbangan rute Makassar menuju Jakarta menggunakan pengangkut Batik Air pada tanggal 19 Mei 2025. Oleh karena itu, Pemohon I memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) atas permohonan *a quo*.

Bahwa dalam kapasitasnya sebagai praktisi hukum, Pemohon I kerap menerima permintaan konsultasi hukum dari Klien maupun kolega mengenai batasan tanggung jawab hukum pengangkut. Permasalahan fundamental yang mengemuka adalah adanya ketidakseimbangan kedudukan hukum (*legal inequality*) antara pengangkut dan penumpang, dimana dalam hal penumpang mengalami keterlambatan, maka hak pengangkut annya secara sepihak dinyatakan gugur (ditinggalkan). Sebaliknya, apabila pengangkut mengalami keterlambatan, penumpang diposisikan dalam keadaan terdesak untuk menunggu tanpa kepastian, dengan nilai kompensasi yang tidak proporsional dan tidak sebanding dengan kerugian riil (*actual loss*) yang diderita oleh penumpang.

Bahwa Pemohon I menemukan adanya indikasi kuat mengenai ketidakjujuran informasi terkait alasan keterlambatan penerbangan. Dalam salah satu kasus, klien Pemohon I pernah mengalami penundaan jadwal selama 4 (empat) jam yang secara formal diklaim oleh

pengangkut sebagai 'kendala operasional'. Namun, berdasarkan informasi yang beredar, penundaan tersebut diduga keras disebabkan oleh aktivitas komersial pengangkut dalam memprioritaskan pengangkutan kargo dengan nilai tarif tinggi. Kondisi ini secara nyata menunjukkan adanya tendensi pengangkut untuk mendahulukan keuntungan komersial di atas pemenuhan hak kolektif penumpang yang seharusnya mendapatkan prioritas layanan tepat waktu.

Bahwa terdapat kekhawatiran mendasar mengenai manipulasi alasan keterlambatan dengan menggunakan terminologi "faktor cuaca" atau "kendala operasional" guna menghindari kewajiban hukum terhadap penumpang. Ketidakterbukaan informasi ini menutup celah bagi penumpang untuk mengetahui apakah keterlambatan tersebut murni "faktor cuaca" atau "kendala operasional" atau akibat manajemen pengangkut yang buruk.

Bahwa Pemohon I telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPUR). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik.

Kondisi ini bertentangan dengan prinsip dasar UU Perlindungan Konsumen, dimana penumpang yang telah melakukan pembayaran secara lunas memiliki hak hukum atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi serta kualitas layanan jasa yang diterima.

Bahwa ketiadaan akses terhadap data yang transparan dan akuntabel tersebut secara nyata telah menimbulkan kerugian bagi Pemohon I dalam menjalankan fungsi profesinya untuk memberikan pendapat hukum (*legal opinion*) yang akurat kepada masyarakat. Kondisi ini menempatkan Pemohon I pada posisi dilematis yang mencederai reputasi profesional, dimana ketidakmampuan untuk memberikan kepastian hukum tersebut bukanlah disebabkan oleh kurangnya kompetensi profesional Pemohon I, melainkan semata-mata akibat dari tertutupnya akses terhadap informasi yang bersifat krusial dimaksud.

Bahwa terdapat hubungan kausalitas (*causal verband*) yang langsung dan tidak terputus antara berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan dengan kerugian konstitusional Pemohon I. Ketidakjelasan transparansi bukti/data sebagai alasan keterlambatan menyebabkan Pemohon I kehilangan dasar hukum yang pasti dan berwibawa dalam memberikan nasihat hukum dan memperoleh informasi.

Bahwa Pemohon I, dalam menjalankan profesinya sebagai Advokat, memiliki intensitas mobilitas yang tinggi dalam menggunakan jasa transportasi udara antar wilayah. Dalam berbagai kesempatan, Pemohon I memiliki pengalaman empiris berupa pengamatan langsung atas peristiwa keterlambatan penerbangan pihak lain yang hanya disampaikan secara lisan melalui sarana pengeras suara dengan dalih 'alasan operasional' yang bersifat umum dan tertutup.

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon I secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon I dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON II/JONSWARIS SINAGA, S.H. YANG BERSIFAT AKTUAL DAN NYATA**

Bahwa Pemohon II, dalam kapasitasnya sebagai Advokat sekaligus pengguna aktif jasa transportasi udara, secara intensif melakukan mobilisasi penerbangan guna menunjang aktivitas profesionalnya.

Adapun manifestasi dari intensitas tersebut tercermin dalam perjalanan rute Makassar menuju Jakarta menggunakan pengangkut Batik Air pada tanggal 18 Maret 2026, yang kemudian dilanjutkan dengan penerbangan rute Jakarta menuju Medan pada tanggal yang sama menggunakan pengangkut Lion Air (Bukti P-18).

Bahwa kerugian yang dialami Pemohon II bukan lagi bersifat anggapan atau potensi, melainkan telah bersifat nyata (*actual loss*) dan spesifik melalui fakta hukum sebagai berikut:

- Fakta Keterlambatan: Pada tanggal 18 Maret 2026, Pemohon II selaku pengguna jasa transportasi udara dalam rute Jakarta menuju Medan (Lion Air JT 306) mengalami keterlambatan dari jadwal seharusnya pukul 21.20 WIB menjadi pukul 24.00 WIB (Bukti P-18).
- Ketidadaan Transparansi: Pihak pengangkut hanya menyampaikan alasan "kendala operasional" secara lisan dan sepihak tanpa memberikan rincian detail. Hal ini menciptakan kondisi dimana Pemohon II dipaksa menerima keadaan tanpa memiliki akses terhadap kebenaran informasi mengenai penyebab keterlambatan yang sebenarnya.
- Manifestasi Ketidakpastian Norma Dan Asimetri Informasi: Kerugian riil tersebut kian dipertegas oleh temuan fakta di lapangan, yakni diperolehnya informasi oleh Pemohon II dari penumpang lain mengenai adanya penggabungan penerbangan (*flight consolidation*) secara sepihak. Jadwal keberangkatan yang seharusnya dilakukan pada pukul 20.00 WIB digabungkan dengan jadwal pukul 21.20 WIB, untuk kemudian diberangkatkan secara bersamaan pada pukul 24.00 WIB.

Hal ini menunjukkan bahwa frasa "alasan operasional" yang diatur dalam norma undang-undang *a quo* bersifat sangat lentur dan multitafsir, sehingga sering kali disalahgunakan oleh pengangkut untuk menutupi kebijakan komersial (penggabungan jadwal demi efisiensi) di bawah kedok "kendala operasional. Akibat ketidakjelasan batasan norma tersebut, Pemohon II kehilangan perlindungan hukum untuk mendapatkan ganti rugi yang adil atau setidaknya informasi yang jujur, yang merupakan esensi dari hak atas kepastian hukum.

Bahwa terdapat hubungan kausalitas (*causal verband*) yang langsung dan tidak terputus antara berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan dengan kerugian

konstitusional Pemohon II. Ketidakjelasan rincian bukti/data alasan keterlambatan menyebabkan Pemohon II kehilangan dasar hukum yang pasti dan berwibawa dalam memberikan nasihat hukum dan memperoleh informasi yang benar.

Bahwa mengingat profesi Pemohon II sebagai seorang Advokat yang memiliki mobilitas tinggi antar provinsi menggunakan transportasi udara demi pemenuhan kewajiban profesi, maka berdasarkan uraian tersebut, kerugian konstitusional yang dialami Pemohon II bersifat aktual dan nyata. Secara rasional dan logis, kerugian tersebut dapat dipastikan akan terus berlangsung selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tersebut tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi, maka Pemohon II akan terus berada dalam ketidakpastian hukum setiap kali menjalankan profesinya atau menggunakan jasa penerbangan.

• **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON III/AMUDIN LAIA, S.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon III, dalam kapasitasnya sebagai Advokat sekaligus pengguna aktif jasa transportasi udara, secara intensif melakukan mobilisasi penerbangan guna menunjang aktivitas profesionalnya.

Adapun manifestasi dari intensitas tersebut tercermin dalam perjalanan rute Jakarta menuju makassar menggunakan pengangkut Lion Air pada tanggal 20 Maret 2026, dan penerbangan rute Makassar menuju Jakarta pada tanggal 05 April 2026 menggunakan pengangkut Pelita Air. Oleh karena itu, Pemohon III memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) atas permohonan *a quo*, sebagaimana dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan udara (Bukti P-19).

Kerugian yang dialami Pemohon III akibat berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan adalah sebagai berikut:

- Fakta Diskriminasi Dan Ketidakjelasan Informasi: Pemohon III dalam kedudukannya sebagai pengguna jasa transportasi udara, seingat Pemohon III pernah mengalami peristiwa dimana pesawat yang ditumpangi mengalami keterlambatan dengan alasan faktor cuaca,

sementara pesawat lain milik pengangkut berbeda dengan rute dan tujuan yang sama tetap diberangkatkan tepat waktu. Peristiwa tersebut terjadi pada kurun waktu tahun 2021, namun demikian dikarenakan rentang waktu yang telah berlalu, Pemohon III tidak dapat menguraikan secara spesifik rincian tanggal serta rute penerbangan terkait dalam ingatan yang utuh.

- Analisis Kerugian: Kondisi ini menciptakan ketidakpastian hukum yang nyata bagi Pemohon III, tanpa adanya akses untuk memperoleh bukti/data yang transparan dan terperinci mengenai alasan mengapa satu pesawat mengalami keterlambatan sementara yang lain tidak. Pemohon III kehilangan standar parameter hukum untuk menilai apakah keterlambatan tersebut merupakan faktor cuaca yang bersifat umum atau merupakan faktor manajerial dan operasional yang bersifat spesifik serta merupakan bentuk kelalaian pengangkut.
- Dampak Pada Profesi: Sebagai seorang Advokat, Pemohon III nantinya tidak dapat memberikan penjelasan hukum yang pasti dan berwibawa kepada masyarakat atau klien jika menghadapi situasi serupa. Ketidakjelasan norma dalam UU Penerbangan yang tidak mewajibkan transparansi bukti/data mengakibatkan Pemohon III kehilangan landasan untuk menegakkan hak-hak konsumen secara adil dan terukur.
- Lumpuhnya Alat Kerja Advokat: Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk memperoleh informasi guna mengembangkan pribadi dan lingkungan sosial. Bagi seorang Advokat, informasi adalah alat kerja utama dalam melakukan pembelaan hukum.
- Hambatan Akses Data: Ketiadaan bukti/data keterlambatan yang dapat diakses oleh penumpang pada situs web resmi pengangkut maupun Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menghalangi Pemohon III dalam mencari, memperoleh, dan mengolah informasi yang benar.

- Kurangnya Data Dalam Menyusun Pendapat Hukum (*Legal Opinion*): Akibat tertutupnya informasi bukti/data mengenai alasan riil keterlambatan, Pemohon III terhambat dalam menyusun pendapat hukum yang akurat jika nantinya Pemohon III mendapatkan Klien yang mempermasalahkan keterlambatan penerbangan yang dialami. Pemohon III berada dalam posisi dilematis karena tidak memiliki akses bukti/data untuk membuktikan adanya potensi manipulasi alasan keterlambatan oleh pihak pengangkut, misalnya penggunaan dalih cuaca padahal faktanya terjadi kendala teknis atau pengutamaan pengangkutan kargo.
- Hubungan Sebab-Akibat (*Causal Verband*): Bahwa kerugian konstitusional Pemohon III tersebut memiliki hubungan sebab akibat yang langsung dengan berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.
- Akibat: Pemohon III dalam kapasitas sebagai Advokat sekaligus penumpang kehilangan haknya untuk mengetahui kebenaran materiil di balik keterlambatan. Hal ini secara langsung melumpuhkan kemampuan profesional Pemohon III untuk memberikan perlindungan hukum bagi dirinya sendiri maupun masyarakat luas.

Bahwa Pemohon III, dalam menjalankan profesinya sebagai Advokat, memiliki intensitas mobilitas yang tinggi dalam menggunakan jasa transportasi udara antar wilayah. Dalam berbagai kesempatan, Pemohon III memiliki pengalaman empiris berupa pengamatan langsung atas peristiwa keterlambatan penerbangan pihak lain yang hanya disampaikan secara lisan melalui sarana pengeras suara dengan dalih 'alasan operasional' yang bersifat umum dan tertutup.

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon III secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon

III dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON IV/TOMRY HASUDUNGAN GURNING, S.H. YANG BERSIFAT AKTUAL DAN NYATA**

Bahwa Pemohon IV, dalam kapasitasnya sebagai Advokat sekaligus pengguna aktif jasa transportasi udara, secara intensif melakukan mobilisasi penerbangan guna menunjang kewajiban profesionalnya. Manifestasi dari intensitas tersebut terefleksi dalam perjalanan rute Jakarta menuju Lombok menggunakan pengangkut Super Air Jet IU 768 pada tanggal 18 Maret 2026 (Bukti P-20).



PENERBANGAN	EST	TUJUAN	PINTU	STATUS
 IU 910	18:15	PEKANBARU	E5	PANGGILAN TERAKHIR
 IU 768	18:30	LOMBOK	E4	PANGGILAN TERAKHIR
 IU 624	18:30	BANJARMASIN		DIBATALKAN
 IU 516	18:50	BALIKPAPAN	E5	DIBATALKAN
 IU 690	19:00	PONTIANAK	E1	SESUAI JADWAL
 IU 914	19:20	PEKANBARU	E4	SESUAI JADWAL
 IU 874	19:40	PALEMBANG	E1	SESUAI JADWAL
 IU 2928	20:30	PALEMBANG	E2	SESUAI JADWAL
 QZ 942	21:00	DENPASAR	E6	SESUAI JADWAL

Dalam penerbangan dimaksud, Pemohon IV dijadwalkan berangkat pada pukul 16.50 WIB, namun faktanya keberangkatan baru terealisasi pada pukul 18.30 WIB. Penundaan tersebut diklaim oleh pihak pengangkut sebagai akibat dari keterlambatan pesawat rotasi dari Banjarmasin yang terhambat faktor cuaca. Namun demikian, Pemohon IV tidak mendapatkan informasi yang dapat diverifikasi kebenarannya secara materiil, informasi tersebut hanya disampaikan secara sepihak melalui pengeras suara.

Padahal, merujuk pada prinsip transparansi dan hak atas informasi sebagaimana diatur dalam UU Perlindungan Konsumen, bukti otentik mengenai alasan keterlambatan seharusnya disampaikan secara proaktif kepada Pemohon IV selaku penumpang yang telah menunaikan kewajiban pembayaran tiket secara penuh, tanpa harus diminta terlebih dahulu. Oleh karena itu, Pemohon IV memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) atas permohonan *a quo*, sebagaimana dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan udara tersebut.

Bahwa Pemohon IV telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPUR). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik

Bahwa terdapat hubungan kausalitas (*causal verband*) yang langsung dan tidak terputus antara berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan dengan kerugian konstitusional Pemohon IV. Ketidakjelasan rincian bukti/data alasan keterlambatan menyebabkan Pemohon IV kehilangan dasar hukum yang pasti dan berwibawa dalam memberikan nasihat hukum dan memperoleh informasi yang benar.

Bahwa mengingat profesi Pemohon IV sebagai seorang Advokat yang memiliki mobilitas tinggi antar provinsi menggunakan transportasi udara demi pemenuhan kewajiban profesi, maka berdasarkan uraian tersebut, kerugian konstitusional yang dialami Pemohon IV bersifat aktual dan nyata. Secara rasional dan logis, kerugian tersebut dapat dipastikan akan terus berlangsung selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tersebut tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi, maka Pemohon IV akan terus berada dalam ketidakpastian hukum setiap kali menjalankan profesinya atau menggunakan jasa penerbangan.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON V/RIKA KARDELA IRAMA YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon V adalah perseorangan Warga Negara Indonesia yang saat ini sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Pamulang (UNPAM) yang telah menumbuhkan konsentrasi minat serta kepedulian mendalam terhadap dinamika implementasi hukum dan efektivitas penegakannya di masyarakat. Hal tersebut mencakup kajian komprehensif terhadap berbagai hambatan yuridis maupun sosiologis yang menghalangi tercapainya kepastian hukum yang adil, sekaligus menjadi representasi persiapan profesional Pemohon V dalam mewujudkan aspirasi untuk berkarier sebagai Advokat/Aparat Penegak Hukum.

Bahwa kapasitas Pemohon V sebagai Paralegal semakin memperkuat kedudukan hukumnya, karena Pemohon V berinteraksi langsung dengan realitas *law in action* (hukum dalam pelaksanaannya). Hal ini menimbulkan tanggung jawab moral dan intelektual bagi Pemohon V untuk melakukan pengawasan terhadap norma hukum yang dianggap bertentangan dengan rasa keadilan, demi menjaga marwah profesi Advokat yang dicita-citakannya sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003 tentang Advokat.

Selanjutnya sebagai bagian dari masyarakat yang memiliki kepedulian terhadap terlaksananya prinsip negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, Pemohon V memiliki kepentingan hukum dan peminatan tinggi terhadap pelaksanaan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.

Bahwa sebagai Warga Negara Indonesia, Pemohon V memiliki hak konstitusional untuk ikut aktif memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya sebagaimana diatur di dalam Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa Pemohon V, dalam kapasitasnya sebagai pengguna aktif jasa transportasi udara, secara berkala melakukan mobilisasi penerbangan guna menunjang aktivitas personal, baik dalam rangka perjalanan wisata maupun keperluan keluarga (pulang kampung). Adapun

manifestasi dari intensitas mobilisasi tersebut tercermin dalam perjalanan rute Jakarta (HLP-Halim Perdanakusuma International Airport) menuju Surabaya (SUB-Juanda International Airport) menggunakan pengangkut Batik Air pada tanggal 21 September 2024. Oleh karena itu, Pemohon V memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) atas permohonan *a quo*, sebagaimana dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan udara (Bukti P-21).

Bahwa Pemohon V telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik.

Bahwa Pemohon V memiliki pengalaman empiris berupa pengamatan langsung atas peristiwa keterlambatan penerbangan pihak lain yang hanya disampaikan secara lisan melalui sarana pengeras suara dengan dalih 'alasan operasional' yang bersifat umum dan tertutup.

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon V secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon V dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON VI/YEREMIA ZEBUA YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon VI adalah perseorangan warga negara Indonesia yang saat ini sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Sahid yang telah menumbuhkan konsentrasi minat serta kepedulian mendalam terhadap dinamika implementasi hukum dan efektivitas penegakannya di masyarakat. Hal tersebut mencakup kajian

komprehensif terhadap berbagai hambatan yuridis maupun sosiologis yang menghalangi tercapainya kepastian hukum yang adil, sekaligus menjadi representasi persiapan profesional Pemohon VI dalam mewujudkan aspirasi untuk berkarier sebagai Advokat/Aparat Penegak Hukum.

Bahwa kapasitas Pemohon VI sebagai Paralegal semakin memperkuat kedudukan hukumnya, karena Pemohon VI berinteraksi langsung dengan realitas *law in action* (hukum dalam pelaksanaannya). Hal ini menimbulkan tanggung jawab moral dan intelektual bagi Pemohon VI untuk melakukan pengawasan terhadap norma hukum yang dianggap bertentangan dengan rasa keadilan, demi menjaga marwah profesi Advokat yang dicita-citakannya sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003 tentang Advokat.

Selanjutnya sebagai bagian dari masyarakat yang memiliki kepedulian terhadap terlaksananya prinsip negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, Pemohon VI memiliki kepentingan hukum dan peminatan tinggi terhadap pelaksanaan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.

Bahwa sebagai Warga Negara Indonesia, Pemohon VI memiliki hak konstitusional untuk ikut aktif memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya sebagaimana diatur di dalam Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa Pemohon VI, dalam kapasitasnya sebagai pengguna aktif jasa transportasi udara, secara berkala melakukan mobilisasi penerbangan guna menunjang aktivitas personal, baik dalam rangka perjalanan wisata maupun keperluan keluarga (pulang kampung). Adapun manifestasi dari intensitas mobilisasi tersebut tercermin dalam rangkaian perjalanan udara sebagai berikut:

- Rute Jakarta-Medan menggunakan pengangkut Lion Air pada tanggal 8 Juli 2024;

- Rute Medan-Gunung Sitoli menggunakan pengangkut Wings Air pada tanggal 8 Juli 2024;
- Rute Gunung Sitoli-Medan menggunakan pengangkut Wings Air pada tanggal 28 Juli 2024;
- Rute Medan-Jakarta menggunakan pengangkut Lion Air pada tanggal 28 Juli 2024.

Bahwa berdasarkan fakta mobilisasi tersebut, Pemohon VI memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) atas permohonan a quo, sebagaimana dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan udara (Bukti P-22).

Pemohon VI dalam kedudukannya sebagai pengguna jasa transportasi udara, seingat Pemohon VI pernah mengalami peristiwa dimana pesawat yang ditumpangi mengalami keterlambatan dengan alasan faktor cuaca, sementara pesawat lain milik pengangkut berbeda dengan rute dan tujuan yang sama tetap diberangkatkan tepat waktu. Peristiwa tersebut terjadi pada kurun waktu tahun 2021, namun demikian dikarenakan rentang waktu yang telah berlalu, Pemohon VI tidak dapat menguraikan secara spesifik rincian tanggal serta rute penerbangan terkait dalam ingatan yang utuh.

Bahwa Pemohon VI telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik.

Bahwa berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon VI secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon VI dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam

kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON VII/FERDINAND HUTAHAEAN, S.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon VII merupakan pengguna aktif jasa transportasi udara yang secara intensif melakukan mobilisasi lintas provinsi demi menunaikan kewajiban profesionalnya. Fakta atas intensitas mobilitas tersebut terefleksi melalui rekam jejak perjalanan udara rute Jakarta menuju Surabaya pada tanggal 26 Maret 2026, serta rute Surabaya menuju Jakarta pada tanggal 27 Maret 2026, yang keduanya ditempuh menggunakan pengangkut Garuda Indonesia (Bukti P-22.A). Berdasarkan uraian tersebut, Pemohon VII secara nyata memiliki kepentingan hukum dan kedudukan hukum (*legal standing*) yang kuat untuk mengajukan permohonan *a quo*.

Bahwa pemberlakuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 UU Penerbangan telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon VII, dengan perincian dalil sebagai berikut: Dalam kedudukannya sebagai konsumen, Pemohon VII memiliki pengalaman empiris pada kisaran tahun 2020, dimana pesawat yang ditumpangnya mengalami keterlambatan dengan dalih faktor cuaca. Ironisnya, pada waktu yang bersamaan, pesawat dari pengangkut lain dengan rute dan tujuan yang sama tetap diberangkatkan tepat waktu. Meski rincian penerbangan tersebut tidak terdokumentasi secara utuh karena rentang waktu yang telah berlalu, peristiwa ini menjadi preseden buruk bagi kepastian hukum penumpang.

Kondisi di atas menciptakan ketidakpastian hukum yang nyata. Tanpa adanya akses yang transparan terhadap data operasional pengangkut, Pemohon VII kehilangan standar parameter yang objektif untuk menilai validitas alasan keterlambatan, apakah murni akibat *force majeure* (cuaca) atau wujud kelalaian manajerial pengangkut.

Ketiadaan transparansi data ini mengakibatkan Pemohon VII kehilangan landasan argumentasi yang presisi apabila sewaktu-waktu harus mendampingi klien atau memberikan edukasi hukum kepada

masyarakat terkait sengketa penerbangan. Pemohon VII ditempatkan pada posisi dilematis karena tidak memiliki daya untuk menguji potensi manipulasi alasan keterlambatan oleh pihak pengangkut.

Terdapat hubungan sebab-akibat yang bersifat kausalitas langsung antara kerugian Pemohon VII dengan berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 UU Penerbangan. Kerugian profesional dan hilangnya hak atas informasi tersebut bermuara pada tidak kuatnya pasal dalam UU Penerbangan yang mewajibkan pengangkut maupun otoritas terkait untuk membuka data alasan keterlambatan secara transparan dan seketika (*real-time*) kepada penumpang.

Bahwa Pemohon VII telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik

Bahwa Pemohon VII, dalam menjalankan profesinya sebagai Advokat, memiliki intensitas mobilitas yang tinggi dalam menggunakan jasa transportasi udara antar wilayah. Dalam berbagai kesempatan, Pemohon VII memiliki pengalaman empiris berupa pengamatan langsung atas peristiwa keterlambatan penerbangan pihak lain yang hanya disampaikan secara lisan melalui sarana pengeras suara dengan dalih 'alasan operasional' yang bersifat umum dan tertutup.

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon VII secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon VII dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON VIII/ROBINAR V.K. PANGGABEAN, S.H., M.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon VIII adalah pengguna aktif jasa transportasi udara yang secara intensif melakukan mobilitas penerbangan lintas provinsi guna menunjang kewajiban profesionalnya. Manifestasi dari intensitas tersebut dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan rute Jayapura menuju Jakarta pada tanggal 12 Desember 2025, dan rute sebaliknya dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 22 Desember 2025 menggunakan pengangkut Garuda Indonesia (Bukti P-22.B). Oleh karenanya, Pemohon VIII memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

Bahwa pemberlakuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon VIII, dengan perincian dalil sebagai berikut:

Dalam kedudukannya sebagai konsumen, Pemohon VIII memiliki pengalaman empiris pada kisaran tahun 2018, dimana pesawat yang ditumpanginya mengalami keterlambatan dengan dalih faktor cuaca. Ironisnya, pada waktu yang bersamaan, pesawat dari pengangkut lain dengan rute dan tujuan yang sama tetap diberangkatkan tepat waktu. Meski rincian penerbangan tersebut tidak terdokumentasi secara utuh karena rentang waktu yang telah berlalu, peristiwa ini menjadi preseden buruk bagi kepastian hukum penumpang.

Kondisi di atas menciptakan ketidakpastian hukum yang nyata. Tanpa adanya akses yang transparan terhadap data operasional pengangkut, Pemohon VIII kehilangan standar parameter yang objektif untuk menilai validitas alasan keterlambatan, apakah murni akibat *force majeure* (cuaca) atau wujud kelalaian manajerial pengangkut.

Ketiadaan transparansi data ini mengakibatkan Pemohon VIII kehilangan landasan argumentasi yang presisi apabila sewaktu-waktu harus mendampingi klien atau memberikan edukasi hukum kepada masyarakat terkait sengketa penerbangan. Pemohon VIII ditempatkan

pada posisi dilematis karena tidak memiliki daya untuk menguji potensi manipulasi alasan keterlambatan oleh pihak pengangkut.

Terdapat hubungan sebab-akibat yang bersifat kausalitas langsung antara kerugian Pemohon VIII dengan berlakunya pasal-pasal *a quo*. Kerugian profesional dan hilangnya hak atas informasi tersebut bermuara pada tidak kuatnya norma dalam UU Penerbangan yang mewajibkan pengangkut maupun otoritas terkait untuk membuka data alasan keterlambatan secara transparan dan seketika (*real-time*) kepada penumpang.

Bahwa Pemohon VIII telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon VIII secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon VIII dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON IX/BEATRIX KAWAITOUW, S.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon IX adalah pengguna aktif jasa transportasi udara yang secara intensif melakukan mobilisasi lintas provinsi guna menunjang kewajiban profesionalnya. Fakta atas intensitas tersebut terefleksi melalui rekam jejak perjalanan udara rute Jayapura menuju Jakarta menggunakan pengangkut Batik Air pada tanggal 9 Mei 2025, rute Jakarta menuju Jayapura menggunakan pengangkut Garuda Indonesia pada tanggal 20 Juni 2025 (Bukti P-22.C). Oleh karenanya, Pemohon

IX memiliki kepentingan hukum langsung (*legal interest*) yang nyata dan aktual atas permohonan *a quo*.

Bahwa keberlakuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon IX dengan dalil sebagai berikut:

- Dalam kapasitasnya sebagai konsumen, Pemohon IX memiliki pengalaman empiris (sekitar tahun 2021) dimana pesawat yang ditumpanginya mengalami keterlambatan dengan dalih faktor cuaca. Namun secara kontradiktif, pengangkut lain dengan rute dan jadwal yang serupa tetap dapat diberangkatkan secara tepat waktu. Meskipun rincian tanggal dan nomor penerbangan sulit diuraikan secara spesifik karena rentang waktu yang telah berlalu, peristiwa tersebut secara nyata menunjukkan adanya ketidakterbukaan informasi faktual dari pihak pengangkut.
- Absennya akses terhadap data yang transparan dan terperinci mengenai alasan keterlambatan mengakibatkan Pemohon IX kehilangan standar parameter hukum untuk menilai objektivitas kendala yang terjadi. Kondisi ini menciptakan ketidakpastian hukum mengenai apakah keterlambatan tersebut murni akibat faktor alam atautkah merupakan bentuk kelalaian manajerial dan operasional pihak pengangkut.
- Bagi seorang Advokat, informasi adalah instrumen kerja utama dalam melakukan pembelaan hukum sebagaimana dilindungi oleh Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945. Ketiadaan data keterlambatan yang dapat diakses melalui situs resmi pengangkut maupun otoritas penerbangan (DJPU) telah menghalangi hak Pemohon IX untuk mencari dan mengolah informasi yang benar guna pengembangan profesi dan lingkungan sosialnya.
- Tertutupnya informasi mengenai alasan riil keterlambatan menghalangi Pemohon IX dalam menyusun pendapat hukum yang akurat bagi klien. Pemohon IX berada pada posisi dilematis karena tidak memiliki daya untuk membuktikan potensi manipulasi alasan keterlambatan oleh pengangkut, seperti penggunaan dalih cuaca

untuk menutupi kendala teknis atau prioritas angkutan kargo sepihak.

Bahwa Pemohon IX telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik

Bahwa Pemohon IX, dalam menjalankan profesinya sebagai Advokat, memiliki intensitas mobilitas yang tinggi dalam menggunakan jasa transportasi udara antarwilayah. Dalam berbagai kesempatan, Pemohon IX memiliki pengalaman empiris berupa pengamatan langsung atas peristiwa keterlambatan penerbangan pihak lain yang hanya disampaikan secara lisan melalui sarana pengeras suara dengan dalih 'alasan operasional' yang bersifat umum dan tertutup.

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon IX secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon IX dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

- **KERUGIAN KONSTITUSIONAL PEMOHON X/JOHANES L.A. MANDOWALLY, S.H. YANG BERSIFAT POTENSIAL**

Bahwa Pemohon X adalah pengguna aktif jasa transportasi udara yang secara intensif melakukan mobilitas penerbangan lintas provinsi guna menunjang kewajiban profesionalnya. Manifestasi dari intensitas tersebut dibuktikan melalui rekam jejak perjalanan rute Jakarta menuju Batam pada tanggal 25 Januari 2026 menggunakan pengangkut Lion Air, dan rute dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 2 Februari 2026 menggunakan pengangkut Garuda Indonesia (Bukti P-22.D). Oleh

karenanya, Pemohon X memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

Bahwa pemberlakuan Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon X, dengan perincian dalil sebagai berikut: Dalam kedudukannya sebagai konsumen, Pemohon X memiliki pengalaman empiris pada kisaran tahun 2023, di mana pesawat yang ditumpanginya mengalami keterlambatan dengan dalih faktor cuaca. Ironisnya, pada waktu yang bersamaan, pesawat dari pengangkut lain dengan rute dan tujuan yang sama tetap diberangkatkan tepat waktu. Meski rincian penerbangan tersebut tidak terdokumentasi secara utuh karena rentang waktu yang telah berlalu, peristiwa ini menjadi preseden buruk bagi kepastian hukum penumpang.

Kondisi di atas menciptakan ketidakpastian hukum yang nyata. Tanpa adanya akses yang transparan terhadap data operasional pengangkut, Pemohon X kehilangan standar parameter yang objektif untuk menilai validitas alasan keterlambatan, apakah murni akibat *force majeure* (cuaca) atau wujud kelalaian manajerial pengangkut.

Ketiadaan transparansi data ini mengakibatkan Pemohon X kehilangan landasan argumentasi yang presisi apabila sewaktu-waktu harus mendampingi klien atau memberikan edukasi hukum kepada masyarakat terkait sengketa penerbangan. Pemohon X ditempatkan pada posisi dilematis karena tidak memiliki daya untuk menguji potensi manipulasi alasan keterlambatan oleh pihak pengangkut.

Terdapat hubungan sebab-akibat yang bersifat kausalitas langsung antara kerugian Pemohon X dengan berlakunya pasal-pasal *a quo*. Kerugian profesional dan hilangnya hak atas informasi tersebut bermuara pada tidak kuatnya norma dalam UU Penerbangan yang mewajibkan pengangkut maupun otoritas terkait untuk membuka data alasan keterlambatan secara transparan dan seketika (*real-time*) kepada penumpang.

Bahwa Pemohon X telah melakukan upaya penelusuran data faktual terkait rekam jejak keterlambatan pengangkut, baik melalui kanal resmi

pengangkut yang bersangkutan maupun kanal informasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU). Namun demikian, hasil penelusuran menunjukkan bahwa data tersebut tidak tersedia atau tidak dapat diakses oleh publik

Berdasarkan penalaran yang wajar (*reasonable reasoning*), kerugian konstitusional tersebut dapat dipastikan akan menimpa Pemohon X secara aktual di masa mendatang (kerugian potensial) selama Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan tidak diubah atau diberikan tafsir konstitusional oleh Mahkamah Konstitusi. Kondisi ini secara nyata menempatkan Pemohon X dalam keadaan ketidakpastian hukum yang berkelanjutan, baik dalam kapasitas pribadi selaku pengguna jasa maupun dalam menjalankan tugas profesionalnya.

15. Bahwa ada kemungkinan dengan dikabulkannya Permohonan *a quo*, kerugian konstitusional seperti yang didalilkan para Pemohon tidak akan terjadi atau tidak akan terjadi lagi. Kerugian hak/kepentingan konstitusional para Pemohon di atas, berdasarkan penalaran yang wajar akan dan telah terjadi sebagai akibat berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.
16. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terdapat hubungan kausalitas (*causal verband*) yang nyata antara kerugian hak dan/atau kepentingan konstitusional para Pemohon, baik yang bersifat aktual maupun potensial, dengan berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan. Kerugian tersebut dipastikan tidak akan terjadi lagi atau setidaknya akan terpulihkan apabila Permohonan *a quo* dikabulkan oleh Mahkamah Konstitusi. Oleh karenanya, secara hukum (*ipso jure*), para Pemohon memiliki kualifikasi kepentingan hukum yang kuat serta kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan Permohonan *a quo*.

III. ALASAN PERMOHONAN PEMOHON

A. TENTANG HUBUNGAN HUKUM ANTARA PENUMPANG DENGAN PENGANGKUT

Bahwa hubungan hukum antara penumpang dan pengangkut merupakan manifestasi dari perbuatan hukum keperdataan yang melahirkan Perjanjian Pengangkutan. Berdasarkan doktrin hukum, transaksi tiket pesawat merupakan bentuk nyata dari lahirnya perikatan yang tunduk pada ketentuan Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), dengan memenuhi empat syarat sahnya perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata:

- Kesepakatan (*Consensus*): Terjalin saat calon penumpang memilih jadwal dan rute, yang kemudian disetujui oleh pengangkut melalui penerbitan dokumen angkutan.
- Kecakapan (*Capacity*): Para pihak memiliki kapasitas hukum untuk melakukan perikatan.
- Suatu Hal Tertentu (*Certainty of Terms*): Objek perjanjian bersifat spesifik, mencakup rute, nomor penerbangan, serta jadwal keberangkatan dan kedatangan.
- Sebab yang Halal (*Lawful Purpose*): Tujuan pengangkutan tidak bertentangan dengan hukum dan ketertiban umum.

Bahwa berdasarkan Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata, perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak (*Pacta Sunt Servanda*). pengangkut memiliki kewajiban mutlak untuk mengantarkan penumpang sesuai jadwal yang disepakati. Lebih lanjut, Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata mewajibkan pelaksanaan perjanjian dengan iktikad baik (*goede trouw*), yang dalam industri penerbangan bermanifestasi pada kewajiban transparansi, kejujuran, dan perlindungan hak konsumen.

Bahwa ketidakmampuan pengangkut untuk memberangkatkan penumpang sesuai jadwal tanpa alasan *Force Majeure* yang terbukti secara objektif merupakan bentuk Wanprestasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1243 KUHPerdata. Namun, para Pemohon berpendapat bahwa pemulihan hak atas wanprestasi ini terhambat dengan berlakunya Pasal 146 *in casu* Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.

B. TENTANG KETERBATASAN PENUMPANG MENGETAHUI ALASAN KETERLAMBATAN YANG SEBENARNYA DITUNJAU DARI TEORI ASIMETRI INFORMASI

Bahwa para Pemohon menegaskan urgensi peran Negara dalam memberikan perlindungan terhadap penumpang guna mengoreksi ketidakseimbangan kedudukan (*disparity of bargaining power*) dengan pengangkut. Secara teknis, interaksi ini didominasi oleh fenomena Asimetri Informasi, yakni sebuah kondisi patologis dalam transaksi hukum dimana salah satu pihak memiliki akses informasi yang superior, sementara pihak lainnya berada dalam kegelapan informasi (*information blindness*). Dalam konteks ini, pengangkut memegang kendali mutlak atas data operasional, sedangkan penumpang ditempatkan pada posisi "menebak-nebak" yang hanya dapat menerima informasi permukaan.

Bahwa keterbatasan akses penumpang terhadap peristiwa faktual di ranah tertutup, seperti di dalam kabin kemudi (*cockpit*) maupun *Operation Control Center* (OCC), telah menciptakan jurang informasi yang sangat lebar. Ketidakmampuan penumpang untuk memverifikasi apa yang sebenarnya terjadi di pusat kendali memberikan celah bagi pengangkut untuk menggunakan dalih 'faktor cuaca' maupun 'teknis operasional' sebagai tameng hukum. Tanpa adanya transparansi data, dalih tersebut berubah menjadi instrumen pertahanan diri yang tidak terbantahkan (*unrebuttable presumption*).

Bahwa situasi tersebut diperburuk oleh definisi 'faktor teknis operasional' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan yang bersifat multitafsir dan terlampaui luas (*overly broad*). Tanpa adanya kewajiban pembuktian yang transparan dan dapat diuji secara objektif, norma tersebut secara substantif telah bertransformasi menjadi Klausula Eksonerasi Terselubung. Hal ini memungkinkan pengangkut untuk membebaskan diri dari kewajiban ganti rugi secara sepihak, yang secara nyata mendegradasi hak konstitusional penumpang atas jaminan kepastian hukum yang adil.

Bahwa merujuk pada teori Scott (2009), ketimpangan informasi ini menciptakan posisi tawar yang lemah bagi penumpang. Sebagai pihak subordinat, penumpang hanya menerima informasi yang bersifat sepihak

(*unilateral information*). Ketiadaan instrumen hukum dalam UU Penerbangan yang mewajibkan penyampaian bukti autentik dari instansi berwenang mengakibatkan penumpang kehilangan hak untuk menguji kebenaran materiil (*material truth*) atas pernyataan pengangkut.

Bahwa pembiaran terhadap asimetri informasi ini menunjukkan kegagalan Negara dalam menjalankan fungsi perlindungan (*protective function*). Sebagai negara hukum, seharusnya terdapat mekanisme hukum yang mampu menyeimbangkan posisi tawar yang timpang tersebut. Ketiadaan kewajiban pembuktian yang kredibel dalam Batang Tubuh UU Penerbangan bukan hanya persoalan teknis bisnis, melainkan bentuk pengabaian terhadap prinsip "*Equality Before the Law*" yang dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa merujuk pada teori Adriani (2008), asimetri informasi dalam permohonan *a quo* terwujud dalam dua bentuk nyata yaitu:

- a. *Adverse Selection* (Pilihan Merugikan): Bahwa sebelum atau saat transaksi terjadi, pengangkut bisa saja telah mengetahui adanya kendala internal (seperti manajemen rotasi pesawat yang buruk). Namun, informasi tersebut sengaja tidak dibuka (*non-disclosure*) kepada penumpang. Akibatnya, penumpang melakukan transaksi atau tetap menunggu tanpa mengetahui proyeksi keterlambatan yang sebenarnya, sementara pengangkut telah menguasai informasi masa depan penerbangan tersebut.
- b. *Moral Hazard* (Bahaya Moral): Bahwa setelah transaksi terjadi, pengangkut melakukan tindakan internal di wilayah terbatas (*restricted area*) yang tidak dapat diamati oleh penumpang. Hal ini mendorong munculnya tindakan demi kepentingan sendiri (*self-interest*) dimana pengangkut dapat memanipulasi informasi, misalnya dengan mendalilkan "faktor cuaca" padahal secara faktual terjadi kesalahan manajemen (seperti kekurangan kru atau prioritas kargo). Ketidakmampuan penumpang untuk mengamati operasional internal ini dimanfaatkan pengangkut untuk menghindari kewajiban ganti rugi.

Bahwa fleksibilitas yang diberikan oleh Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan mendorong terjadinya

"Manajemen Informasi Keterlambatan" (setara dengan *earnings management* dalam akuntansi). pengangkut dapat menyembunyikan informasi asli guna meminimalkan biaya operasional berupa pembayaran kompensasi kepada penumpang. Sebagaimana ditegaskan Suwarjono (2014), pengangkut sebagai penguasa informasi dapat dan berpeluang mengeksploitasi penumpang.

Bahwa asimetri informasi yang dibiarkan dengan berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan secara nyata telah melanggar Hak Konstitusional para Pemohon sebagaimana dijamin dalam Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 mengenai hak untuk memperoleh informasi, dengan argumentasi hukum sebagai berikut:

- Kewajiban Transparansi Tanpa Diminta (*Proactive Disclosure*)
Bahwa Pasal 28F UUD NRI 1945 menjamin hak setiap orang untuk berkomunikasi dan memperoleh informasi. Dalam konteks hubungan hukum ini, pengangkut secara melawan hukum telah menutup dan tidak membuka akses terhadap data log keterlambatan yang bersifat materil. Padahal, merujuk pada prinsip transparansi dalam UU Perlindungan Konsumen, Pelaku Usaha wajib memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur. Kewajiban ini seharusnya bersifat proaktif, dimana data valid mengenai alasan keterlambatan wajib disajikan kepada penumpang secara otomatis tanpa harus diminta (*mandatory disclosure*).
- Reduksi Hak Penumpang Oleh Dominasi pengangkut
Bahwa ketiadaan akses terhadap data log tersebut menyebabkan hak informasi penumpang tereduksi menjadi sekadar "mendengar pengumuman sepihak". penumpang kehilangan kedaulatan informasinya karena tidak dapat memverifikasi kebenaran alasan keterlambatan. Penutupan akses data ini merupakan bentuk pengabaian konstitusional karena Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146 serta Pasal 170 UU Penerbangan tidak menyediakan mekanisme penyeimbang (*check and balance*) terhadap klaim sepihak pengangkut.

- Urgensi Keterbukaan Data Log

Bahwa data log keterlambatan bukanlah rahasia perusahaan yang bersifat rahasia negara, melainkan data operasional publik yang menjadi hak penumpang sebagai pihak yang dirugikan secara waktu dan materiil. Pembiaran terhadap penutupan akses data ini menciptakan ketidakadilan yang bersifat sistemik, dimana pengangkut dapat dengan bebas berlindung dibalik diksi "**faktor cuaca**" atau "**teknis operasional**" tanpa ada kewajiban membuktikannya secara transparan kepada penumpang.

C. TENTANG ALASAN KETERLAMBATAN PENERBANGAN DILUAR FAKTOR CUACA ATAU TEKNIS OPERASIONAL

Bahwa di dalam Pasal 5 ayat (2) PM 89 Tahun 2015 mengatur:

Faktor manajemen airline sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 huruf a adalah faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan, meliputi:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (catering);
- c. keterlambatan penanganan di darat;
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan
- e. ketidaksiapan pesawat udara.

Bahwa selanjutnya Pasal 6 ayat (1) PM 89 Tahun 2015 mengatur mengenai kewajiban tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian penumpang dalam hal keterlambatan disebabkan oleh *manajemen airlines*, yang secara tekstual berbunyi sebagai berikut

Badan Usaha Angkutan Udara bertanggungjawab atas keterlambatan yang disebabkan faktor manajemen airlines sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2);

Disisi lain menurut para Pemohon, terdapat beberapa penyebab keterlambatan penerbangan selain oleh karena "faktor cuaca" atau "teknis operasional" yaitu dapat disebabkan oleh:

a. **MANAJEMEN AWAK PESAWAT (CREW SCHEDULING & MANAGEMENT)**

Ini adalah teka-teki logistik yang sangat rumit. pengangkut harus memastikan pilot dan pramugari tersedia, fit, dan tidak melewati batas jam kerja yang diatur regulasi.

Penjadwalan Yang Terlalu Ketat: Untuk efisiensi biaya, pengangkut sering kali memberikan waktu istirahat yang pas-pasan atau jadwal terbang yang sangat padat bagi kru. Jika satu penerbangan di pagi hari terlambat, kru tersebut akan terlambat mencapai pesawat berikutnya. Karena aturan keselamatan melarang kru terbang melebihi jam tertentu, sehingga pengangkut harus mencari kru pengganti (*standby*).

Kurangnya Kru Cadangan: Menyiapkan kru *standby* di setiap bandara membutuhkan biaya besar (gaji dan hotel). pengangkut yang terlalu agresif dalam memangkas biaya sering kali meminimalkan jumlah kru cadangan. Akibatnya, saat ada kru yang sakit atau terjebak macet, pesawat tidak bisa berangkat meski mesin sudah siap untuk terbang.

- **STRATEGI PEMELIHARAAN PESAWAT (MAINTENANCE STRATEGY)**

Pesawat adalah mesin yang butuh perhatian ekstra, tetapi bagaimana pengangkut mengelola perhatian itu menentukan segalanya.

Kebijakan Inventaris Suku Cadang: Suku cadang pesawat itu mahal. pengangkut sering kali memilih untuk tidak menyetok komponen tertentu di setiap rute demi menghemat aset. Dampaknya jika ada komponen kecil yang rusak di bandara yang tidak memiliki stok, pesawat harus menunggu pengiriman suku cadang dari pusat. Ini disebut status AOG (*Aircraft on Ground*).

Reaktif VS Proaktif: pengangkut yang hanya seringkali berfokus pada "memperbaiki saat rusak" daripada pemeliharaan preventif yang mendalam cenderung memiliki tingkat kegagalan teknis yang lebih tinggi di saat-saat kritis.

- **MANAJEMEN ROTASI DAN UTILISASI PESAWAT**

pengangkut hanya menghasilkan uang saat pesawat berada di udara. Oleh karena itu, pengangkut berusaha agar pesawat sesedikit mungkin berada di darat.

Waktu Transit (*Turnaround Time*) Yang Tidak Realistis: pengangkut mungkin menetapkan waktu transit hanya 30-45 menit untuk proses bongkar muat penumpang, pembersihan kabin, pengisian bahan

bakar, dan catering. Jika terjadi kendala kecil saja (misalnya ada penumpang yang lambat masuk atau bagasi yang harus dibongkar kembali), jadwal sepanjang hari itu akan hancur seperti kartu domino. Efek Domino (*Network Cascading*): Dalam sistem *Hub-and-Spoke*, satu pesawat biasanya melayani 4 hingga 6 penerbangan sehari. Keterlambatan 30 menit di penerbangan pertama akan terbawa ke penerbangan kedua, ketiga, dan seterusnya hingga malam hari.

- **MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA DAN VENDOR PIHAK KETIGA**

Banyak operasional di bandara yang dialihdayakan (*outsourcing*) kepada perusahaan *ground handling*.

Pemilihan Vendor Berdasarkan Harga Terendah: Jika pengangkut memilih vendor *ground handling* hanya karena harganya murah, risikonya adalah jumlah staf yang kurang atau peralatan yang sering rusak (misalnya mobil tangga yang mogok atau traktor pendorong yang tidak tersedia).

Kurangnya Koordinasi Antar Departemen: Keterlambatan sering juga terjadi karena ego sektoral. Bagian catering belum selesai, tapi bagian pembersihan sudah ingin masuk, sementara bahan bakar belum diisi. Tanpa manajemen operasional yang kuat untuk mengorkestrasi ini, kekacauan adalah jaminannya.

- **INFRASTRUKTUR TEKNOLOGI INFORMASI (IT)**

Di era modern, pengangkut adalah perusahaan teknologi yang secara faktual memiliki pesawat.

Sistem Yang Kedaluwarsa: Kegagalan pada sistem reservasi, sistem *check-in*, atau perangkat lunak penjadwalan kru dapat melumpuhkan seluruh operasional pengangkut secara nasional dalam hitungan menit. Kita sering melihat kasus dimana ribuan penerbangan batal hanya karena satu server pusat mengalami gangguan akibat manajemen pengangkut yang enggan berinvestasi pada pembaruan sistem IT.

- **PERENCANAAN KEUANGAN DAN STRATEGI PENJUALAN**

Terkadang, pengangkut sengaja mengambil risiko demi keuntungan finansial.

Kelebihan Penjualan (*Overbooking*): Meskipun legal, pengangkut yang terlalu agresif melakukan *overbooking* dapat menyebabkan drama di gerbang keberangkatan yang memperlambat proses *boarding* karena staf harus bernegosiasi dengan penumpang yang tidak mendapat kursi.

Prioritas Kargo: Terkadang, pesawat tertunda karena pengangkut memutuskan untuk memuat kargo tambahan yang bernilai tinggi, yang membutuhkan waktu pemuatan lebih lama dari perkiraan semula.

D. TENTANG KENDALA YANG DIHADAPI PENUMPANG DALAM MEMVERIFIKASI ALASAN KETERLAMBATAN

Berikut adalah uraian detail mengenai keterbatasan dan kendala yang dihadapi penumpang dalam memverifikasi alasan keterlambatan, yakni:

- **GEOGRAFI CUACA YANG TIDAK KASAT MATA**

Hambatan terbesar bagi penumpang adalah persepsi bahwa "cuaca" hanya terjadi di bandara keberangkatan.

Kondisi Di Bandara Tujuan Atau Rute: Langit di atas kepala kita mungkin cerah, tetapi badai petir di bandara tujuan atau di sepanjang jalur penerbangan (*en-route*) bisa menutup jalur udara. penumpang tidak memiliki akses ke peta radar cuaca penerbangan profesional untuk memverifikasi hal ini.

Cuaca Di Lokasi Pesawat Sebelumnya: Pesawat yang akan digunakan mungkin terjebak cuaca buruk di kota lain. pengangkut sering menyebut ini sebagai "cuaca", padahal secara teknis ini adalah masalah rotasi pesawat. penumpang sulit membedakan apakah ini murni termasuk faktor cuaca atau kegagalan manajemen pengangkut dalam menyediakan pesawat cadangan.

- **ISTILAH "OPERASIONAL" YANG MENJADI "TONG SAMPAH" ALASAN**

Kata "kendala operasional" adalah istilah yang sangat luas dan sering kali digunakan secara sengaja untuk mengaburkan masalah

sebenarnya. Di balik kata "operasional", bisa saja terjadi hal-hal berikut yang tidak diketahui penumpang seperti:

Kru Yang Melebihi Jam Kerja: Pilot atau pramugari yang sudah mencapai batas jam terbang aman (sesuai regulasi) tidak boleh terbang. penumpang tidak punya cara untuk mengecek manifes jam kerja kru.

Dokumen Yang Belum Siap: Keterlambatan bisa sesederhana manifes berat pesawat (*load sheet*) yang belum selesai dihitung atau izin terbang (*flight clearance*) yang belum keluar.

Masalah Teknis Kecil: Kerusakan pada lampu kabin atau pintu bagasi yang sulit dikunci termasuk kendala teknis (yang seharusnya menjadi tanggung jawab manajemen), namun sering dibungkus dengan bahasa halus "kendala operasional".

- **KONFLIK KEPENTINGAN FINANSIAL (INSENTIF UNTUK BERBOHONG)**

Ada dorongan finansial yang kuat bagi pengangkut untuk mengklaim cuaca sebagai penyebab utama demi menghindari kompensasi kepada penumpang, dengan memanfaatkan celah hukum jika disebabkan karena "faktor cuaca" atau "teknis operasional" maka pengangkut bebas dari kewajiban mengganti kerugian penumpang jika terjadi keterlambatan (*Force Majeure*).

- **KETIADAAN AKSES KE LOG MAINTENANCE DAN OCC**

penumpang tidak memiliki hak akses ke data-data berikut yang merupakan bukti kunci:

Log Book Pesawat: Catatan resmi mengenai kapan kerusakan ditemukan dan kapan perbaikan dilakukan.

Sistem ACARS: Pesan digital antara pesawat dan pusat kendali darat yang mencatat waktu pasti setiap kejadian teknis.

Data Radar Cuaca Historis: penumpang jarang yang bisa membaca data METAR (*Meteorological Aerodrome Report*) atau TAF (*Terminal Aerodrome Forecast*) yang digunakan pilot untuk mengambil keputusan.

- **KOMPLEKSITAS "AIR TRAFFIC CONTROL" (ATC)**

Terkadang pesawat siap, cuaca bagus, manajemen oke, tetapi ATC tidak memberikan izin karena kepadatan jalur udara. pengangkut mungkin menyebut ini sebagai "operasional", sementara penumpang hanya bisa melihat pesawat mereka diam di landasan tanpa penjelasan lebih lanjut dari menara kontrol yang tidak mungkin penumpang hubungi.

E. TENTANG PASAL 146 IN CASU PENJELASAN PASAL 146 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 28D AYAT (1) UUD NRI TAHUN 1945 DAN ASAS KEPASTIAN HUKUM

Bahwa secara fundamental, Indonesia sebagai negara hukum tentunya meletakkan hukum sebagai panglima tertinggi dalam melaksanakan kehidupan bernegara, bermasyarakat, dan berbangsa. Hal tersebut didasarkan pada Pasal 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945, sehingga dalam menjalankan roda kehidupan, maka negara hukum haruslah mencapai ketiga cita-cita hukum. Gustav Radbruch mengemukakan terkait cita-cita hukum haruslah berjalan berdampingan. Cita-cita tersebut yakni keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan.

Dalam kaitannya dengan permohonan *a quo*, kepastian hukum wajib diwujudkan melalui peraturan perundang-undangan yang bersifat jelas (*clear*), logis, dan tidak multitafsir (*unambiguous*). Hal ini krusial agar warga negara, *in casu* para Pemohon, mendapatkan jaminan atas hak-haknya ketika terjadi keterlambatan penerbangan, khususnya yang disebabkan oleh faktor teknis operasional. Kepastian tersebut mensyaratkan adanya standardisasi kriteria dan regulasi yang tegas mengenai batasan teknis operasional yang dapat melepaskan atau mengalihkan tanggungjawab pengangkut kepada penumpang, agar tidak sekadar didasarkan pada klaim sepihak melalui pengeras suara, melainkan wajib didukung oleh Surat Keterangan dari instansi terkait yang dapat diuji secara objektif.

Bahwa dalam praktiknya, seringkali terjadi antinomi norma pada hukum positif, baik berupa pertentangan horizontal antar-undang-undang, kontradiksi internal antarpasal, maupun diskrepansi antara norma pada batang tubuh dengan bagian penjelasannya. Fenomena ketidakharmonisan ini mencederai logika hukum dan hak konstitusional

warga negara. Dalam kondisi anomali demikian, peran Hakim menjadi sangat krusial. Paradigma *la bouche de la loi* yang menempatkan hakim sebagai corong undang-undang secara mekanistik telah lama ditinggalkan karena tidak lagi menjawab tantangan zaman.

Bahwa berdasarkan prinsip *ius curia novit* dan Pasal 10 ayat (1) UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, hakim dilarang menolak perkara dengan alasan hukum yang tidak jelas. Hakim mengemban amanat konstitusional untuk bersikap aktif dan kreatif melalui fungsi penemuan hukum (*rechtsvinding*). Proses intelektual ini merupakan solusi nyata atas kekosongan norma ataupun norma yang saling tumpang tindih, dimana hakim menggunakan metode interpretasi (gramatikal, sistematis, teleologis) maupun konstruksi hukum (*argumentum per analogiam* atau *rechtsverfijning*). Melalui putusan yang progresif, hukum menjadi hidup dan beradaptasi guna mengoreksi diskrepansi norma yang ada, sehingga putusan tersebut dapat menjadi yurisprudensi yang memandu kepastian hukum di masa depan.

Bahwa permohonan *a quo* merupakan wujud konkret pelaksanaan Pasal 28C ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 guna memperkuat peradilan sebagai benteng terakhir keadilan (*the last bastion of justice*). Ketidakpastian yang bersumber dari diskrepansi antara Pasal 146 UU Penerbangan dengan Penjelasannya secara langsung bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa Pasal 146 UU Penerbangan, yang mengatur:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Selanjutnya Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, mengatur:

Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;

- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan "teknis operasional" antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (catering);
- c. keterlambatan penanganan di darat;
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan
- e. ketidaksiapan pesawat udara.

Bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai pembebasan tanggungjawab pengangkut terhadap kerugian penumpang dalam hal keterlambatan disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional selanjutnya diatur dalam Pasal 6 ayat (2) PM 89 Tahun 2015, yang secara tekstual berbunyi sebagai berikut:

Badan Usaha Angkutan Udara dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3), (4) dan (5).

Bahwa berdasarkan konstruksi uraian di atas, para Pemohon mendalilkan:

1. Telah Terjadinya Penjelasan Pasal Sebagai "Penyelundupan Norma" (*Normative Smuggling*)

Bahwa norma pokok dalam Pasal 146 UU Penerbangan secara limitatif menyebutkan dua alasan pembebasan tanggung jawab pengangkut, yaitu faktor cuaca dan teknis operasional. Namun, kehadiran frasa "antara lain" dalam bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" telah mengubah karakter norma yang seharusnya bersifat terbatas (*closed-list*) menjadi norma yang bersifat terbuka (*open-ended*).

Dalam doktrin hukum, Penjelasan berfungsi hanya untuk memperjelas (*to clarify*), bukan untuk menambah (*to add*) atau memperluas (*to expand*). Penggunaan frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang

disebabkan oleh "teknis operasional" merupakan bentuk "penyelundupan norma" yang melampaui batas kewenangan pembentuk undang-undang.

Pasal 146

Yang dimaksud dengan "faktor cuaca" adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan "teknis operasional" antara lain:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

2. Telah Terjadinya Pelanggaran Asas Kejelasan Rumusan (*Principle of Clear Formulation*)

Bahwa penggunaan frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" telah menciptakan Ketidakpastian Hukum yang berkelanjutan bagi para Pemohon. Frasa ini memberikan diskresi yang eksekutif kepada pengangkut untuk menafsirkan peristiwa apa pun di luar yang disebutkan dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan sebagai bagian dari "faktor operasional".

Hal ini mengakibatkan "teknis operasional" menjadi sebuah Norma Karet (*rubber norm*) yang dapat ditarik ke sana kemari untuk melindungi kepentingan pengangkut, sekaligus menutup celah bagi penumpang untuk menuntut hak ganti kerugian mereka.

3. Telah Terjadinya Pertentangan Dengan Lampiran II UU Nomor 12 Tahun 2011 (Teknik Perundang-undangan)

Bahwa berdasarkan Lampiran II UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU Nomor 13 Tahun 2022), ditegaskan bahwa penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi dan tidak boleh digunakan sebagai dasar hukum untuk menciptakan norma baru atau perluasan makna yang melampaui batang tubuhnya.

Dalam konteks pasal *a quo*, penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' telah mengakibatkan Penjelasan tersebut bertindak sebagai norma pokok yang mandiri (*self-contained norm*). Secara hierarki dan fungsi regulasi, hal ini merupakan penyimpangan substansial karena Penjelasan tersebut tidak lagi sekadar berfungsi sebagai interpretasi, melainkan telah melakukan ekspansi norma yang berimplikasi pada kerugian hak subjek hukum penumpang serta mengaburkan batasan tanggung jawab pengangkut yang seharusnya diatur secara limitatif dalam batang tubuh undang-undang.

4. Telah Terjadinya Implikasi terhadap Asimetri Informasi

Bahwa perluasan makna melalui penggunaan frasa '**antara lain**' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' semakin memperparah Asimetri Informasi yang dialami oleh para Pemohon. pengangkut dapat dengan mudah menyisipkan alasan-alasan manajerial internal (seperti kekurangan kru, keterlambatan rotasi pesawat yang tidak terkait cuaca, atau kepentingan komersial lainnya) ke dalam payung "teknis operasional" dengan dalih bahwa daftar alasan tersebut tidak bersifat limitatif (karena adanya kata "antara lain").

Bahwa oleh karena penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' telah menyebabkan ketidakpastian hukum yang adil, maka penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' tersebut harus dinyatakan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Penjelasan tersebut tidak lagi memberikan perlindungan hukum, melainkan justru memberikan perlindungan terhadap potensi kesewenang-wenangan pengangkut dalam menghindari kewajiban hukumnya.

Atau dengan kata lain

Bahwa salah satu pilar utama kepastian hukum yang adil sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 adalah

asas determinabilitas. Artinya, sebuah norma hukum haruslah bersifat jelas, pasti, dan dapat diprediksi (*predictable*).

Penggunaan frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" secara nyata telah menghancurkan kepastian tersebut. Frasa ini menjadikan daftar alasan pembebasan tanggung jawab pengangkut bersifat ekstensif dan tidak berujung, sehingga masyarakat (khususnya para Pemohon) tidak dapat menentukan secara pasti apa yang menjadi batasan hak dan kewajiban hukum mereka.

Bahwa kepastian hukum yang adil bertujuan untuk melindungi warga negara dari tindakan sewenang-wenang. Dengan adanya frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" seolah-olah memberikan cek kosong kepada pihak pengangkut untuk menciptakan alasan-alasan baru secara sepihak guna menghindari kewajiban ganti rugi.

Kondisi ini menciptakan ketidakadilan yang bersifat struktural:

- Bagi pengangkut menjadi tameng hukum yang sangat elastis.
- Bagi penumpang / para Pemohon menjadi jerat hukum yang mematikan hak menuntut ganti rugi.

Oleh karena itu, Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" tidak lagi berfungsi menjelaskan norma, melainkan justru menjadi instrumen hukum yang memfasilitasi pengabaian hak konsumen.

Bahwa mengenai fungsi penjelasan undang-undang, dalam pertimbangan Mahkamah Konstitusi pada Putusan Nomor 005/PUU-III/2005 telah menegaskan:

1. Penjelasan berfungsi sebagai tafsiran resmi pembentuk peraturan perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu penjelasan hanya memuat uraian atau jabaran lebih lanjut norma yang diatur dalam batang tubuh. Dengan demikian penjelasan sebagai sarana untuk memperjelas norma batang tubuh, tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan norma yang dijelaskan;

2. Penjelasan tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut. Oleh karena itu hindari membuat rumusan norma di bagian penjelasan.
3. Dalam penjelasan dihindari rumusan yang isinya memuat perubahan terselubung terhadap ketentuan perundang-undangan yang bersangkutan.

Selanjutnya Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 70/PUU-XV/2017 telah menegaskan bahwa:

"Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk Undang-Undang atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karenanya, Penjelasan tidak boleh memuat rumusan yang mengakibatkan terjadinya perubahan makna atau perluasan norma pokoknya."

Frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" secara nyata telah memperluas makna faktor teknis operasional di luar apa yang dimaksudkan oleh norma pokoknya. Hal ini merupakan bentuk pelanggaran hierarki norma dan teknis pembentukan undang-undang yang berakibat pada hilangnya kepastian hukum yang adil bagi rakyat.

Bahwa berdasarkan argumentasi di atas, Frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional" tersebut harus bersifat limitatif (terbatas) agar sejalan dengan semangat Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 dalam memberikan jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil bagi seluruh warga negara Indonesia.

Bahwa dalam teknik penyusunan peraturan perundang-undangan di Indonesia (khususnya merujuk pada Lampiran II UU Nomor 12 Tahun 2011), pemilihan diksi untuk merinci kategori bukan sekadar urusan tata bahasa, melainkan penentuan sifat norma (apakah mengikat secara tertutup atau terbuka).

Berikut adalah pembedahannya secara hukum:

1. Penggunaan Frasa "Antara Lain" (*Non-Limitatif*) Dalam Pasal UU

Frasa ini paling sering digunakan dalam norma yang bersifat terbuka atau sebagai contoh.

Makna Hukum: Rincian yang disebutkan setelah kata ini bukan merupakan daftar lengkap. Masih ada hal-hal lain yang tidak tertulis namun secara substansi masuk dalam kategori tersebut.

Fungsi: Memberikan ruang bagi penafsiran hukum atau mengakomodasi perkembangan di masa depan tanpa harus mengubah pasal.

Contoh: "Yang termasuk faktor teknis operasional antara lain kerusakan mesin, pintu pesawat yang rusak" (Berarti faktor teknis lain seperti AC Pesawat yang bermasalah juga termasuk alasan teknis operasional).

2. Penggunaan Frasa "Terdiri Atas/Terdiri Dari" (Limitatif) Dalam Pasal UU

Frasa ini menunjukkan rincian yang bersifat lengkap dan pasti (*exhaustive*).

Makna Hukum: Apa yang disebutkan adalah satu kesatuan yang utuh. Jika sesuatu tidak tercantum dalam daftar tersebut, maka ia dianggap bukan bagian dari kategori itu.

Fungsi: Memberikan kepastian hukum (*legal certainty*) yang mutlak agar tidak ada penambahan unsur secara sepihak oleh pelaksana undang-undang.

Contoh: "Pimpinan KPK terdiri atas 5 (lima) orang." (Tidak boleh lebih, tidak boleh kurang).

3. Penggunaan Frasa "Meliputi" (Cakupan/Scope) Dalam Pasal UU

"Meliputi" biasanya digunakan untuk menjelaskan ruang lingkup suatu definisi atau objek hukum.

Makna Hukum: Menegaskan batasan-batasan apa saja yang dipayungi oleh suatu istilah hukum. Seringkali digunakan dalam Ketentuan Umum untuk menjelaskan definisi luas.

Fungsi: Menyatukan beberapa elemen berbeda di bawah satu payung hukum agar memiliki perlakuan yang sama.

Sifat: Tergantung konteks, namun umumnya cenderung bersifat limitatif kecuali diikuti kata "antara lain".

4. Penggunaan Frasa "Terbatas Pada" (Sangat Limitatif) Dalam Pasal UU

Frasa ini adalah bentuk penguncian norma yang paling ketat.

Makna Hukum: Secara eksplisit melarang adanya perluasan makna atau penggunaan analogi. Ini adalah lawan kata dari "antara lain".

Fungsi: Digunakan dalam norma yang bersifat restriktif (membatasi hak) atau prosedur yang sangat kaku agar tidak terjadi penyalahgunaan wewenang.

Contoh: "Bantuan hukum ini terbatas pada perkara pidana." (Artinya, perkara perdata atau TUN secara absolut tidak bisa menggunakan fasilitas ini).

Tabel Perbandingan Hierarki Kepastian

Frasa	Sifat Daftar	Fleksibilitas Interpretasi
Antara Lain	Terbuka	Tinggi (Bisa ditambah dengan analogi)
Meliputi	Cakupan	Sedang (Menegaskan batasan ruang lingkup)
Terdiri Atas	Tertutup	Rendah (Hanya yang tertulis yang sah)
Terbatas Pada	Terkunci	Nol (Menutup pintu bagi hal lain sama sekali)

Bahwa oleh karena penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' telah menyebabkan ketidakpastian hukum yang adil, maka penggunaan frasa 'antara lain' dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan terkait alasan 'teknis operasional' tersebut harus dinyatakan bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945. Penjelasan tersebut tidak lagi memberikan perlindungan hukum, melainkan justru memberikan perlindungan terhadap potensi kesewenang-wenangan pengangkut dalam menghindari kewajiban hukumnya.

F. TENTANG PERBANDINGAN PENGATURAN ALASAN KETERLAMBATAN YANG DISEBABKAN OLEH FAKTOR CUACA DAN

TEKNIS OPERASIONAL DALAM PENJELASAN PASAL 146 UU PENERBANGAN

Bahwa Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, mengatur:

Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).

Bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai pembebasan tanggungjawab pengangkut terhadap kerugian penumpang dalam hal keterlambatan disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional selanjutnya diatur dalam Pasal 6 ayat (2) PM 89 Tahun 2015, yang secara tekstual berbunyi sebagai berikut:

Badan Usaha Angkutan Udara dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3), (4) dan (5).

Berdasarkan uraian di atas, terbukti secara jelas adanya disparitas standar normatif serta kontradiksi yuridis antara rumusan 'Faktor Cuaca' yang bersifat limitatif dengan rumusan 'Teknis Operasional' yang bersifat demonstratif (non-eksklusif), dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Rezim Kepastian Dalam "Faktor Cuaca"

Bahwa dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, Pembentuk Undang-Undang telah mengonstruksikan definisi 'Faktor Cuaca' secara limitatif dan eksklusif. Penggunaan parameter yang bersifat deterministik dan terukur meliputi hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang, serta kecepatan angin tersebut, menutup celah bagi pengangkut untuk melakukan perluasan penafsiran secara sepihak (*unilateral interpretation*).

Bahwa standarisasi normatif yang demikian merupakan manifestasi nyata dari asas kepastian hukum yang adil (*lex certa*) sebagaimana

dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, yang secara imperatif membatasi ruang bagi pengangkut untuk mendalilkan alasan di luar ruang lingkup yang telah ditetapkan secara tekstual (*expressum facit cessare tacitum*).

2. Rezim Ketidakpastian Dalam "Teknis Operasional"

Bahwa sangat kontradiktif ketika beralih pada definisi "Teknis Operasional", pembentuk undang-undang justru meninggalkan gaya perumusan limitatif dan beralih pada gaya demonstratif (terbuka) dengan menggunakan frasa "antara lain".

Perbedaan mencolok ini menimbulkan pertanyaan konstitusional, Mengapa untuk faktor alam (cuaca) negara bisa memberikan kepastian, namun untuk faktor teknis operasional negara justru memberikan kelonggaran tanpa batas melalui frasa "antara lain"?

3. Ketimpangan Beban Pembuktian (*Inequality Of Evidence*)

Disparitas ini menciptakan ketimpangan yang merugikan para Pemohon sebagai berikut:

- Pada Faktor Cuaca penumpang dapat memverifikasi alasan tersebut dengan mudah melalui data publik (misalnya BMKG) karena kategorinya sudah jelas dan terbatas.
- Pada Teknis Operasional penumpang dihadapkan pada "keranjang sampah" alasan yang tidak terbatas. Karena adanya frasa "antara lain", pengangkut dapat memasukkan masalah internal apa pun (kekurangan kru, kesalahan jadwal, atau kegagalan pemeliharaan rutin) ke dalam payung teknis operasional.

4. Pelanggaran Asas Perlakuan yang Sama di Hadapan Hukum

Bahwa perbedaan standar rumusan ini mencederai hak atas perlakuan yang sama di hadapan hukum. penumpang diberikan hak untuk memverifikasi alasan cuaca, namun hak verifikasi tersebut "dirampas" pada alasan teknis operasional karena ketidakjelasan batasan norma. Frasa "antara lain" secara praktis telah meniadakan kewajiban pengangkut untuk memberikan alasan yang spesifik dan jujur kepada penumpang.

5. Penyelundupan Diskresi Yang Eksesif

Bahwa ketidakseragaman dalam teknik penyusunan penjelasan ini membuktikan bahwa frasa "antara lain" pada bagian teknis operasional bukanlah sebuah ketidaksengajaan, melainkan sebuah penyelundupan diskresi eksesif yang menguntungkan pengangkut. Hal ini secara nyata menciptakan ketidakpastian hukum dan asimetri informasi yang merugikan hak konstitusional warga negara sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa para Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Yang Mulia untuk mempertimbangkan secara mendalam karakteristik norma dalam Frasa "antara lain" pada bagian Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan yang disebabkan oleh "teknis operasional". Secara teoretis, Pasal 146 UU Penerbangan merupakan norma yang mengandung klausula pengecualian (*exemption clause*) yang membebaskan kewajiban hukum pengangkut untuk memberikan ganti kerugian. Dalam doktrin hukum, setiap norma yang bersifat membatasi hak warga negara atau membebaskan kewajiban pelaku usaha atas suatu kerugian, wajib dirumuskan secara tegas, jelas, dan limitatif (*strict liability principle*).

Bahwa para Pemohon berargumen terdapat perbedaan mendasar dalam teknik perumusan norma hukum:

1. Dalam hal suatu peraturan perundang-undangan tidak mengatur mengenai pembebasan hak atau pengecualian tanggung jawab, penggunaan frasa 'antara lain' mungkin dapat dimungkinkan sebagai bentuk akomodasi atas variasi peristiwa yang tidak terduga.
2. Namun, dalam konteks Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan, frasa 'antara lain' pada bagian Penjelasan *in casu* 'teknis operasional' justru menciptakan ambiguitas yang destruktif.

Bahwa apabila sebuah norma pengecualian tanggung jawab dibiarkan menggunakan frasa yang bersifat demonstratif (seperti 'antara lain'), maka hal tersebut secara otomatis menghancurkan kepastian hukum dan memberikan celah penyalahgunaan keadaan oleh pihak yang memiliki kedudukan lebih kuat. Ketidakjelasan batasan dalam norma pengecualian ini secara nyata menempatkan para Pemohon dalam posisi yang tidak

terlindungi, karena pengangkut dapat secara sepihak memperluas alasan pembebasan tanggung jawabnya tanpa batasan hukum yang pasti.

Oleh karenanya, demi tegaknya keadilan dan kepastian hukum sebagaimana diamanatkan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945, sudah seharusnya syarat-syarat pembebasan tanggung jawab dalam Pasal 146 UU Penerbangan dirumuskan secara tertutup (*closed-list*) dan melepaskan penggunaan frasa 'antara lain', guna mencegah terjadinya kesewenang-wenangan interpretatif yang merugikan hak-hak konstitusional konsumen.

G. TENTANG PASAL 146 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 28D AYAT (1) DAN PASAL 28F UUD NRI TAHUN 1945 KARENA TIDAK MENGAMANAKAN SECARA TEGAS AGAR TATA CARA PEMBUKTIAN KETERLAMBATAN AGAR DIATUR SELANJUTNYA DENGAN PERATURAN MENTERI

Bahwa Pasal 146 UU Penerbangan, yang mengatur:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Bahwa menurut para Pemohon Pasal 146 UU Penerbangan mengandung cacat norma dan celah hukum (*legal loophole*) dengan alasan bertentangan dengan:

1. Prinsip Dua Sisi Mata Uang Dalam Norma Pembebasan Tanggung Jawab

Bahwa menurut para Pemohon, aspek "substansi pengecualian" dan "prosedur pembuktian" merupakan dua sisi mata uang yang secara kodrati tidak boleh dipisahkan dalam satu norma hukum. Pasal 146 UU Penerbangan memberikan hak istimewa kepada pengangkut berupa pembebasan tanggung jawab (*exemption of liability*) melalui klaim faktor cuaca dan teknis operasional. Secara logika hukum, pemberian hak istimewa tersebut wajib dibarengi dengan kewajiban prosedural yang ketat dalam satu kesatuan norma berdasarkan prinsip keseimbangan hak dan kewajiban (*Asas Legal Reciprocity*). Jika Pasal 146 UU Penerbangan membuka ruang "pembebasan", maka

pasal yang sama secara imperatif harus menetapkan mekanisme pertanggungjawaban pembuktiannya guna mencegah ketimpangan hukum dimana negara hanya mengatur cara pengangkut untuk "lolos" dari tanggung jawab, namun abai mengatur cara penumpang untuk memverifikasi kebenaran alasan tersebut.

2. Koreksi Struktur Hukum: Meluruskan Jumping Logic antara Pasal 146 dan Pasal 170 UU Penerbangan

Ketimpangan ini semakin nyata apabila menilik struktur UU Penerbangan, dimana Pasal 170 ternyata hanya mengamanatkan pengaturan mengenai jumlah ganti kerugian, namun sama sekali tidak menyentuh aspek tata cara pembuktian. Ketiadaan mandat prosedural dalam Pasal 170 tersebut menegaskan adanya anomali legislasi dan kekosongan norma yang sistemik. Oleh karena Pasal 170 hanya berfokus pada aspek administratif ganti rugi, maka sudah sepatutnya kewajiban penyampaian bukti alasan keterlambatan diletakkan sebagai satu kesatuan integratif di dalam Pasal 146. Penyatuan norma ini berfungsi sebagai instrumen kontrol (*Asas Checks and Balances*) yang esensial untuk mencegah klaim sepihak dan menjamin standarisasi alat bukti yang autentik. Tanpa adanya jangkar hukum yang kuat pada Pasal 146, maka peraturan pelaksana setingkat Peraturan Menteri akan terus kehilangan taji dan daya paksa (*lack of legal enforceability*) karena tidak memiliki landasan delegasi yang kokoh di tingkat Batang Tubuh Undang-Undang.

3. Tinjauan Teoretis: *Due Process Of Law* Dan *Equality Of Arms*

Secara teoretis, permohonan *a quo* didasarkan pada doktrin *Due Process of Law*, dimana keadilan substantif tidak boleh dipisahkan dari prosedur yang adil. Keadilan bagi penumpang menjadi semu (ilusif) ketika "cara membuktikan" tidak diatur secara transparan. Hal ini selaras dengan teori kepastian hukum dari Jan M. Otto, yang menyatakan bahwa hukum harus memiliki mekanisme pelaksanaan yang jelas agar tidak menjadi norma yang mengambang. Lebih lanjut, dalam kondisi asimetri informasi yang masif, berlaku asas *Equality of Arms* dan asas *Contra Proferentem*, yang menuntut adanya perlakuan

setara dan penafsiran hukum yang melindungi pihak yang lemah. Sebagai wujud perlindungan konsumen, penyampaian alat bukti seharusnya merupakan kewajiban proaktif (*built-in obligation*) dari pelaku usaha untuk memenuhi hak konsumen atas informasi yang jujur tanpa perlu diminta terlebih dahulu.

4. Penegasan Cacat Struktural Delegasi Bukan Masalah Implementasi

Bahwa walaupun dalam Pasal 5 ayat (6) PM 89 Tahun 2015 telah mengatur:

Dalam hal terjadi keterlambatan yang diakibatkan oleh faktor teknis operasional dan faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (3), ayat (4) dan ayat (5) badan usaha angkutan udara wajib menginformasikan dengan bukti surat keterangan resmi dari instansi terkait.

Bahwa walaupun dalam Pasal 5 ayat (7) PM 89 Tahun 2015 telah mengatur:

Instansi terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (6) adalah otoritas Bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara apabila keterlambatan disebabkan faktor teknis operasional dan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) apabila keterlambatan disebabkan faktor cuaca.

Namun hal tersebut tidak pernah dilakukan oleh pengangkut. Para Pemohon secara tegas menolak argumen yang menyatakan bahwa tidak dipatuhinya prosedur pembuktian saat ini hanyalah sekadar persoalan implementasi di lapangan, karena secara doktrinal efektivitas implementasi hanya dapat terwujud apabila norma primer dan sekunder telah tersusun secara koheren, sementara fakta hukum membuktikan bahwa ketidakpatuhan masif terhadap Pasal 5 ayat (6) dan Pasal 5 ayat (7) PM 89 Tahun 2015 berakar pada cacat struktural legislasi dimana Pasal 146 UU Penerbangan tidak memberikan mandat delegasi kewenangan secara eksplisit, sehingga berdasarkan Pasal 8 ayat (2) UU Nomor 12 Tahun 2011, PM 89 Tahun 2015 kehilangan daya paksa (*imperative force*) dan otoritas legalnya di hadapan pengangkut yang secara oportunistik berlindung di balik asas *Lex Superior Derogat Legi Inferiori* untuk mengabaikan kewajiban penyampaian bukti autentik kepada penumpang.

Bahwa diskrepansi antara Pasal 146 dan Pasal 170 ini telah menciptakan fenomena *jumping logic* yang secara nyata mencederai hak konstitusional para Pemohon. Pelanggaran terhadap Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945 terjadi karena lahirnya ketidakpastian hukum yang tidak adil, sementara pelanggaran terhadap Pasal 28F UUD NRI 1945 terjadi karena tertutupnya akses informasi publik yang transparan.

Bahwa berangkat dari konstruksi dogmatik di atas, menjadi terang benderang bahwa mandulnya kewajiban pembuktian saat ini bukanlah kegagalan operasional *in casu* permasalahan implementasi, melainkan kegagalan normatif. Oleh karena itu, demi tegaknya supremasi hukum, Pasal 146 UU Penerbangan harus dinyatakan Konstitusional Bersyarat (*Conditionally Constitutional*), sepanjang dimaknai tata cara pembuktian alasan keterlambatan wajib diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri sebagai satu kesatuan mekanisme kontrol yang tidak terpisahkan dari hak pembebasan tanggung jawab itu sendiri *in casu* Pasal 146 UU Penerbangan.

H. TENTANG PASAL 170 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 28D AYAT (1) DAN PASAL 28F UUD NRI TAHUN 1945 JIKA PENEGASAN TATA CARA PEMBUKTIAN ALASAN KETERLAMBATAN UNTUK SELANJUTNYA DIATUR DALAM PERATURAN MENTERI TIDAK DAPAT MENJADI SATU KESATUAN PASAL DALAM PASAL 146

Bahwa Pasal 170 UU Penerbangan, yang mengatur:

Jumlah ganti kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

Bahwa Pasal 170 UU Penerbangan mengamanatkan bahwa jumlah ganti kerugian atas keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut melalui Peraturan Menteri. Namun, berdasarkan kajian mendalam para Pemohon terhadap UU Penerbangan *in casu* hubungan antara Pasal 146 dan Pasal 170 UU Penerbangan, tidak ditemukan satu pun pasal dalam UU Penerbangan yang mengatur kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi

terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri.

Bahwa setelah para Pemohon melakukan penelusuran secara komprehensif terhadap berbagai pasal dalam UU Penerbangan, para Pemohon berkesimpulan terdapat kerancuan logika hukum (*jumping logic*) dalam struktur UU Penerbangan. Kerancuan tersebut terlihat dari pengabaian fase pembuktian yang seharusnya menjadi prasyarat sebelum menentukan ada atau tidaknya kewajiban ganti kerugian antara hubungan hukum Pasal 146 dan Pasal 170 UU Penerbangan.

Bahwa secara doktrinal, oleh karena Pasal 146 UU Penerbangan memberikan hak pengecualian tanggung jawab (*exemption of liability*) bagi pengangkut atas dasar faktor cuaca dan teknis Operasional, maka sebelum beranjak pada pengaturan ganti kerugian dalam Pasal 170 UU Penerbangan, pembentuk undang-undang seharusnya terlebih dahulu menetapkan prosedur baku mengenai kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang. Hal ini merupakan konsekuensi logis dari pemenuhan prestasi yang telah dilakukan oleh penumpang dan hak konstitusional atas informasi yang transparan.

Berdasarkan konstruksi uraian di atas, para Pemohon mendalilkan adanya kekosongan hukum dalam UU Penerbangan yang secara tegas mengatur agar kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri yang mengakibatkan berlakunya Pasal 170 UU Penerbangan bertentangan dengan jaminan perlindungan hukum dan hak atas informasi sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa walaupun dalam Pasal 1 angka 45 UU Penerbangan telah mengatur:

Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.

Bahwa walaupun dalam Penjelasan Pasal 288 UU Penerbangan telah mengatur:

Yang dimaksud dengan “unit pelayanan informasi meteorologi” adalah badan yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang meteorologi, klimatologi, dan geofisika.

Bahwa walaupun dalam Pasal 5 ayat (6) PM 89 Tahun 2015 telah mengatur:

Dalam hal terjadi keterlambatan yang diakibatkan oleh faktor teknis operasional dan faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (3), ayat (4) dan ayat (5) badan usaha angkutan udara wajib menginformasikan dengan bukti surat keterangan resmi dari instansi terkait.

Bahwa walaupun dalam Pasal 5 ayat (7) PM 89 Tahun 2015 telah mengatur:

Instansi terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (6) adalah otoritas Bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara apabila keterlambatan disebabkan faktor teknis operasional dan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) apabila keterlambatan disebabkan faktor cuaca.

Namun, menurut para Pemohon sangat diperlukan adanya aturan yang tegas mengenai kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri dalam Pasal 170 UU Penerbangan dengan alasan hukum yaitu:

Perbedaan kedudukan hukum antara Peraturan Menteri yang didelegasikan langsung oleh Undang-Undang (UU) dengan Peraturan Menteri yang lahir berdasarkan kewenangan umum jabatan, pada faktanya memiliki implikasi serius terhadap kepastian hukum dan daya ikat norma tersebut.

Berikut adalah uraian kedudukan hukumnya berdasarkan teori perundang-undangan dan UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan:

1. Peraturan Menteri yang Ditegaskan (Didelegasikan) oleh UU

Apabila UU menyebutkan secara tegas "Ketentuan lebih lanjut mengenai... diatur dengan Peraturan Menteri", maka Peraturan Menteri tersebut memiliki kedudukan sebagai Peraturan Pelaksana (*Delegated Legislation*).

Sumber Kewenangan: Berasal dari Delegasi. Artinya, UU memberikan "mandat khusus" kepada Menteri untuk mengisi kekosongan teknis yang tidak diatur dalam UU.

Derajat Kekuatan Hukum: Sangat kuat dalam konteks pelaksanaan pasal terkait. Peraturan Menteri ini merupakan satu kesatuan fungsional dengan UU tersebut. Jika Menteri tidak membentuknya, maka terjadi pengabaian perintah undang-undang.

Batasan Norma: Menteri hanya boleh mengatur apa yang diperintahkan oleh pasal delegasi tersebut. Tidak boleh melampaui atau menambah norma baru di luar mandat UU.

Implikasi: Jika UU mewajibkan adanya Peraturan Menteri untuk mengatur tata cara pembuktian (seperti surat keterangan instansi terkait) namun Peraturan Menteri tersebut tidak ada atau tidak mempunyai daya paksa, maka warga negara memiliki dasar kuat untuk mendalilkan adanya kekosongan hukum yang inkonstitusional.

2. Peraturan Menteri Tanpa Penegasan dalam UU

Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) dan (2) UU Nomor 12 Tahun 2011, Peraturan Menteri tetap diakui keberadaannya sepanjang dibentuk berdasarkan kewenangan. Ini sering disebut sebagai peraturan yang lahir dari kewenangan atributif jabatan (*freies ermessen*).

Sumber Kewenangan: Berasal dari Wewenang Jabatan (*Atribusi*) dalam menjalankan fungsi pemerintahan.

Kedudukan Hukum: Berlaku secara internal di kementerian atau bersifat administratif-teknis untuk menjalankan urusan pemerintahan di bidangnya, namun tidak memiliki daya paksa sekuat peraturan delegasi jika berhadapan dengan hak asasi warga negara (penumpang) atau mewajibkan pihak ketiga *in casu* pengangkut.

Sifat Norma: Cenderung bersifat mengatur ke dalam (*internal regeling*). Tanpa mandat tegas dari UU, Peraturan Menteri ini sering dianggap tidak cukup kuat untuk membatasi atau menambah beban kewajiban hukum baru bagi pihak ketiga (seperti mewajibkan pengangkut menyediakan bukti secara spesifik) karena tidak ada cantolan hukumnya di tingkat UU.

Kelemahan: Tanpa penegasan di UU, aturan ini bersifat fakultatif (pilihan). Pemerintah bisa saja tidak mengaturnya, dan warga negara tidak punya dasar hukum kuat untuk menuntut "hak atas prosedur pembuktian" tersebut.

Penjelasan Dalam Tabel

Aspek	Ditegaskan dalam UU (Delegasi)	Tanpa Penegasan UU (Wewenang Umum)
Dasar Pembentukan	Perintah eksplisit Pasal di UU.	Kewenangan umum jabatan Menteri.
Sifat Kewajiban	Imperatif (Wajib dibentuk).	Fakultatif (Bergantung diskresi).
Kepastian Hukum	Tinggi; prosedur menjadi hak hukum publik.	Rendah; prosedur dianggap teknis internal.
Daya Ikat ke Pihak Ketiga	Kuat dan mengikat secara eksternal.	Lemah jika menyangkut hak/kewajiban dasar.
Risiko Hukum	Kelalaian membentuknya adalah pelanggaran UU.	Tidak diaturnya hal tersebut dianggap diskresi.

Bahwa sebagai konsekuensi yuridis dari tidak ditegaskannya kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri dalam Pasal 170 UU Penerbangan, maka sejak diundangkannya UU Penerbangan *in casu* hingga saat ini, telah terjadi praktik pembiaran hukum (*legal omission*) dimana pihak pengangkut tidak pernah menyampaikan bukti autentik berupa surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang sebagai dasar legitimasi keterlambatan dan sebagai konsekuensi hukum dalam UU Perlindungan Konsumen atas pelunasan prestasi berupa tiket.

Bahwa meskipun secara administratif telah terdapat aturan turunan pada level Peraturan Menteri yang mewajibkan penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang *in casu* Pasal 5 ayat (6) PM 89 Tahun 2015, namun dalam praktiknya, ketentuan tersebut bersifat mandul dan tidak memiliki daya

paksa (*lack of enforceability*). Hal ini dikarenakan landasan utama (legal basis) dalam UU Penerbangan tidak mengonstruksikan kewajiban tersebut sebagai syarat materiil yang berkaitan langsung dengan hak pengecualian tanggung jawab (*exemption of liability*).

Kondisi ini membuktikan bahwa tanpa adanya penegasan kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan Peraturan Menteri dalam Pasal 170 UU Penerbangan, hak atas informasi penumpang akan terus terabaikan dan Pasal 170 UU Penerbangan akan terus diimplementasikan secara unilateral dan nontransparan, yang secara nyata mencederai prinsip kepastian hukum yang adil.

Bahwa berdasarkan uraian di atas, sangat beralasan hukum apabila Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, menyatakan Pasal 170 UU Penerbangan bertentangan dengan UU NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Jumlah ganti kerugian dan tata cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri”.

I. TENTANG PASAL 176 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 28D AYAT (1) UUD NRI TAHUN 1945

Bahwa selanjutnya menurut para Pemohon, terdapat pula kerugian konstitusional serta kelemahan norma akibat berlakunya Pasal 176 UU Penerbangan, yang secara tekstual mengatur sebagai berikut:

Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

Bahwa berlakunya Pasal 176 UU Penerbangan secara nyata telah mengonstruksikan sebuah kerugian konstitusional yang bersifat aktual maupun potensial bagi para Pemohon, mengingat norma tersebut mengandung kelemahan fundamental berupa celah hukum (*legal loophole*) akibat adanya pengecualian secara sengaja (*deliberate exclusion*) terhadap Pasal 146 UU Penerbangan yang mengatur tanggung

jawab pengangkut atas keterlambatan, sehingga berdasarkan asas *expressio unius est exclusio alterius*, penyebutan pasal-pasal tanggung jawab secara limitatif dalam Pasal 176 tersebut telah secara sistematis menutup pintu keadilan prosedural bagi konsumen yang dirugikan secara waktu, kesempatan, maupun materiil akibat keterlambatan pengangkutan. Dalam perspektif teori *Access to Justice* dari Mauro Cappelletti dan Bryant Garth, konstruksi norma Pasal 176 ini dipandang sebagai sebuah hambatan hukum (*legal barrier*) yang menghalangi hak warga negara untuk memperoleh pemulihan hak secara substantif melalui jalur litigasi di Pengadilan Negeri, dimana tindakan pembentuk undang-undang yang mengesampingkan rujukan Pasal 146 tersebut dikualifikasikan sebagai bentuk *Legislative Omission* (kelalaian legislatif) yang bertentangan dengan prinsip kepastian hukum yang adil (*legal certainty*) sebagaimana dikemukakan oleh Gustav Radbruch, mengingat secara doktrinal setiap kerugian yang timbul dari hubungan hukum wajib diberikan pemulihan yang sepadan berdasarkan asas *Ubi Jus Ibi Remedium* (dimana ada hak, di situ ada upaya hukum).

Lebih lanjut, Pasal 176 justru mengamputasi hak tersebut dengan melakukan penyempitan hak gugat yang tidak memiliki alasan rasional (*reasonable justification*), seolah-olah pemberian kompensasi administratif berupa makanan, minuman, atau sejumlah uang dalam Peraturan Menteri (PM 89 Tahun 2015) telah dianggap memadai dan memutus hubungan pertanggungjawaban hukum perdata pengangkut, padahal kerugian akibat keterlambatan seringkali bersifat immateriil dan sistemik yang nilainya jauh melampaui santunan nominal administratif, sehingga pemosisian kompensasi tersebut sebagai penyelesaian final merupakan bentuk pengingkaran terhadap keadilan substantif.

Kondisi ini jelas mencederai amanat Pasal 28D ayat (1) UUD 1945 karena menciptakan *disparitas* hukum (*legal disparity*) dimana negara melalui undang-undang seolah mengklasifikasikan kerugian akibat keterlambatan *in casu* Pasal 146 sebagai "kerugian minor" yang tidak layak diuji efektivitasnya di hadapan meja hijau, yang pada akhirnya melanggar prinsip *Equality Before the Law* serta hak atas pengakuan hukum yang

setara, karena membiarkan konsumen terjebak dalam posisi tawar yang tidak seimbang (*unequal bargaining power*) melawan pengangkut dengan cara membatasi aksesibilitas terhadap instrumen hukum yang lebih tinggi, serta mengabaikan hak konstitusional para Pemohon dalam **Pasal 28I ayat (2)** UUD 1945 untuk bebas dari perlakuan diskriminatif dalam mendapatkan perlindungan hukum.

Oleh karenanya, berdasarkan seluruh uraian di atas, maka sangatlah beralasan hukum bagi Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menyatakan bahwa Pasal 176 UU Penerbangan bertentangan dengan Pasal 28D Ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 sepanjang tidak dimaknai termasuk rujukan terhadap kerugian yang timbul akibat keterlambatan sebagaimana diatur dalam Pasal 146, demi tegaknya kepastian hukum yang adil serta pemulihan hak konstitusional para Pemohon.

J. TENTANG INDONESIA DAPAT MENGADOPSI ATURAN KETERLAMBATAN DI UNI EROPA (UE) YANG MENGHITUNG KONPENSASI BERDASARKAN JARAK TEMPUH DAN DURASI KETERLAMBATAN

Bahwa sebagai komparasi, para Pemohon merujuk pada praktik hukum di yurisdiksi Uni Eropa yang memiliki karakteristik geografis serupa dengan Indonesia (wilayah kepulauan dan daratan yang dipisahkan oleh lautan, serta konektivitas yang bergantung pada jalur darat, laut, dan udara).

Bahwa hingga tahun 2026, Uni Eropa merupakan entitas yang terdiri dari 27 negara anggota, meliputi Austria, Belanda, Belgia, Bulgaria, Ceko, Denmark, Estonia, Finlandia, Jerman, Hongaria, Irlandia, Italia, Kroasia, Latvia, Lituania, Luksemburg, Malta, Prancis, Polandia, Portugal, Rumania, Siprus, Slovakia, Slovenia, Spanyol, Swedia, dan Yunani.

Dalam konteks integrasi kebijakan transportasi, kedudukan negara-negara anggota tersebut dapat dianalogikan sebagaimana provinsi-provinsi di Indonesia. Bahwa karakteristik kewilayahan tersebut (identik dengan tipologi wilayah Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan lautan) membuktikan bahwa perlindungan hak konsumen transportasi udara yang rigid dan transparan sangat dimungkinkan untuk

diimplementasikan secara efektif, meskipun melibatkan lintas wilayah dengan kompleksitas geografis yang tinggi.

Melalui Peraturan (EC) No. 261/2004 (BUKTI P-23), Uni Eropa membuktikan bahwa regulasi mengenai keterlambatan penerbangan dapat diatur secara sangat rinci, rigid, dan berpihak pada perlindungan penumpang, dengan karakteristik sebagai berikut:

- **Standar Kompensasi Keterlambatan Yang Tegas Berdasarkan Jarak Dan Waktu**

Bahwa di Uni Eropa, pengangkut memiliki kewajiban hukum untuk membayar kompensasi tunai hingga €600 (enam ratus Euro) yang dikalkulasi berdasarkan jarak penerbangan dan durasi keterlambatan (Vide Warna Hijau Bukti P-23). Hal ini merupakan bentuk perlindungan yang nyata atas hilangnya waktu dan kesempatan konsumen.

https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passengerrights/air/index_en.htm#next-steps-2 (Bukti P-23)

Bahwa sangat kontras dengan Indonesia, aturan ganti rugi yang ditetapkan secara kaku dan sangat terbatas, yakni hanya Rp. 300.000,- (tiga ratus ribu rupiah) untuk keterlambatan di atas 4 jam. Nilai ini secara nyata tidak mencerminkan keadilan, mengingat fakta di lapangan menunjukkan bahwa kerugian riil penumpang (kerugian biaya transportasi lanjutan seperti kereta/travel, biaya menuju bandara, hingga kerugian waktu produktif) seringkali jauh melampaui angka tersebut. Sikap regulasi yang seolah menyatakan "jika tidak terima (tiga ratus ribu rupiah), silakan proses hukum lebih lanjut" adalah bentuk pengabaian Negara yang membiarkan penumpang berjuang sendiri melawan korporasi besar sejak awal.

Bahwa selain itu di Uni Eropa, alasan teknis rutin tidak dianggap sebagai "keadaan luar biasa" yang dapat membebaskan pengangkut dari tanggung jawab. Sebaliknya di Indonesia, diksi "teknis operasional dengan frasa antara lain " dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan seringkali dijadikan "pasal karet" oleh pengangkut untuk meloloskan diri dari kewajiban ganti rugi. Ketegasan Uni Eropa bertujuan menciptakan efek jera (*deterrent effect*) agar pengangkut

tidak sembarangan membatalkan atau menunda jadwal demi efisiensi biaya internal mereka.

Bahwa para Pemohon berpendapat Indonesia sebagai negara yang berdaulat pasti dapat beradaptasi dengan sistem Uni Eropa yang memberikan kompensasi secara proporsional berdasarkan jarak bandara keberangkatan ke tujuan. Hal ini memastikan bahwa semakin jauh perjalanan yang terganggu, semakin besar tanggung jawab yang harus dipikul pengangkut, bukan sekadar nilai flat yang tidak manusiawi sebagaimana yang berlaku saat ini.

Bahwa di Uni Eropa, jika terjadi keterlambatan, pengangkut wajib secara hukum memberikan pemberitahuan tertulis yang merinci hak-hak penumpang atas kompensasi dan bantuan. Kewajiban ini jauh melampaui praktik di Indonesia yang selama ini hanya mengandalkan pengumuman lisan melalui pengeras suara di bandara yang seringkali tidak jelas, tidak terdokumentasi, dan dianggap menggugurkan tanggung jawab pengangkut begitu saja.

Bahwa berdasarkan standar Uni Eropa yang para Pemohon dapatkan dari situs resmi Uni Eropa (Vide Warna Hijau Bukti P-24), pengangkut tidak cukup hanya "mengklaim" adanya alasan teknis atau cuaca. Pengangkut wajib membuktikan klaim tersebut dengan menyajikan bukti material berupa dengan dokumen yang dapat di akses oleh penegak hukum dan penumpang/konsumen, seperti:

- Kutipan resmi dari Buku Catatan Penerbangan (*Aircraft Logbook*);
- Laporan Insiden (*Incident Report*) yang autentik;
- Bukti korespondensi dengan otoritas bandara atau navigasi.

https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_en.htm#next-steps-2 (Vide Warna Hijau Bukti P-24).

Bukti-bukti ini wajib diberikan tidak hanya kepada badan penegak hukum nasional, tetapi juga wajib disediakan bagi penumpang yang bersangkutan sebagai bentuk akses terhadap dokumen publik/privat yang mendasari kerugian mereka. Jika di Indonesia *in casu* surat keterangan resmi dari instansi terkait.

- **Urgensi Harmonisasi Standar Global**

Bahwa Indonesia, sebagai negara dengan pertumbuhan industri penerbangan yang pesat, sudah seharusnya mengadopsi prinsip-prinsip keadilan global tersebut. Pengambilan inspirasi dari sistem internasional ini bukan sekadar mengikuti tren, melainkan kebutuhan mendesak untuk memperbaiki regulasi nasional agar lebih adil, fungsional, dan konstitusional.

Bahwa regulasi yang ketat dan transparan terbukti mendorong pengangkut di negara-negara maju untuk meningkatkan kualitas manajemen operasional mereka. Sebaliknya, regulasi yang "longgar" dan penuh asimetri informasi sebagaimana yang terjadi di Indonesia saat ini, justru menyuburkan praktik manipulasi alasan demi efisiensi biaya pengangkut yang merugikan hak-hak konstitusional warga negara.

Bahwa dengan kerendahan hati dan penuh harap, para Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Konstitusi yang Mulia untuk mempertimbangkan bahwa sistem kompensasi keterlambatan saat ini yang hanya berbasis pada durasi waktu (*time-based*) tanpa mengindahkan variabel jarak tempuh dan karakteristik geografis tujuan, merupakan bentuk ketidakadilan yang mencederai Pasal 28D ayat (1) UUD NRI 1945.

Bahwa secara sosiologis dan yuridis, dampak kerugian yang diderita penumpang pada rute jarak pendek (misalnya Jakarta-Yogyakarta) tidak dapat disetarakan dengan rute jarak jauh yang melintasi zona waktu berbeda (misalnya Jakarta-Papua), meskipun durasi keterlambatannya sama. Penundaan 4 (empat) jam pada rute Jakarta-Papua mengakibatkan akumulasi waktu yang hilang menjadi jauh lebih besar akibat adanya selisih zona waktu (WIB ke WIT), yang secara otomatis merusak jadwal aktivitas, jam istirahat, serta kesiapan mental penumpang secara lebih destruktif.

Bahwa para Pemohon juga menekankan adanya fakta asimetri infrastruktur dan faktor keamanan antar wilayah di Indonesia. Arriving atau sampai di kota besar seperti Jakarta pada tengah malam mungkin

hanya memberikan kendala minor dalam akses transportasi. Namun, keterlambatan yang mengakibatkan penumpang tiba di wilayah dengan keterbatasan infrastruktur dan risiko keamanan tinggi (seperti di beberapa titik di Papua) pada dini hari, telah menempatkan penumpang pada dan kesulitan akses mobilitas yang ekstrem.

Bahwa oleh karena itu, pengabaian terhadap kalkulasi jarak tempuh dan kondisi objektif wilayah tujuan dalam penentuan ganti rugi adalah bentuk pengabaian terhadap kerugian riil (*actual loss*) yang diderita penumpang. Para Pemohon berpendapat bahwa kompensasi yang adil haruslah bersifat progresif dan proporsional, dengan mempertimbangkan tingkat kesulitan serta risiko yang timbul akibat keterlambatan pada rute-rute tertentu, guna memenuhi prinsip keadilan distributif bagi seluruh warga negara di seluruh pelosok Indonesia.

Bahwa para Pemohon meyakini bahwa peran Hakim Konstitusi dalam memutus permohonan *a quo* tidaklah terbatas sebagai 'mulut undang-undang' (*bouche de la loi atau lex loquens*) sebagaimana dianut dalam ajaran Legalisme Klasik/Positivisme Hukum. Sebaliknya, dalam dinamika masyarakat yang kompleks, Hakim harus tampil sebagai Penemu Hukum (*Rechtsvinding*) yang mampu memberikan jawaban atas problematika sosial yang bersifat masif, sistemik, dan terus berkembang.

Bahwa para Pemohon mendalilkan bahwa keadilan tidak boleh terbelenggu oleh prosedur yang kaku apabila prosedur tersebut justru memfasilitasi terjadinya impunitas bagi pengangkut. Melalui permohonan ini, para Pemohon mengetuk nurani keadilan Majelis Hakim untuk bertindak sebagai Arsitek Keadilan Sosial yang tidak hanya sekadar menjalankan bunyi undang-undang, tetapi mampu menciptakan hukum yang memberikan proteksi nyata terhadap hak-hak konstitusional warga negara yang selama ini terabaikan.

K. TENTANG AMANAT PASAL PASAL 172 UU PENERBANGAN

Bahwa Pasal 172 UU Penerbangan mengatur secara tegas:

- 1) Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165, Pasal 168, dan Pasal 170 dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri.

- 2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
 - a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
 - b. kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga;
 - c. tingkat inflasi kumulatif;
 - d. pendapatan per kapita; dan
 - e. perkiraan usia harapan hidup.
- 3) Berdasarkan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertimbangkan saran dan masukan dari menteri yang membidangi urusan keuangan.
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Bahwa Pasal 172 UU Penerbangan secara imperatif mewajibkan Menteri untuk melakukan evaluasi terhadap besaran ganti kerugian paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, inflasi, dan kelangsungan hidup badan usaha. Namun, berdasarkan fakta hukum yang ditemukan oleh para Pemohon, terdapat indikasi kuat terjadinya pengabaian kewajiban hukum (*non-feasance*) yang dilakukan oleh Pemerintah selama kurun waktu 17 (tujuh belas) tahun sejak UU Penerbangan diundangkan pada tahun 2009.

Bahwa secara logis dan matematis, apabila mandat Pasal 172 tersebut dijalankan secara konsisten, maka seharusnya terdapat sekurang-kurangnya 17 (tujuh belas) Risalah Rapat Evaluasi yang komprehensif. Ketiadaan transparansi atas hasil evaluasi tersebut berkorelasi linear dengan tidak dipatuhinya kewajiban penyampaian alasan keterlambatan oleh pengangkut sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (6) dan ayat (7) PM 89 Tahun 2015, yang secara nyata merupakan pelanggaran terhadap hak atas informasi dalam UU Perlindungan Konsumen yang bersifat mandatori.

Bahwa kondisi 'absennya negara' dalam melakukan pengawasan dan penindakan sanksi terhadap keterlambatan yang masif dan berulang, telah menciptakan persepsi impunitas hukum bagi pengangkut. Hal ini mempertegas adanya fenomena ketidakpastian hukum yang berlarut-larut, di mana hak konstitusional warga negara untuk mendapatkan perlindungan hukum yang adil sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 28D

ayat (1) dan hak atas informasi sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 dikorbankan demi bisnis semata.

Bahwa potret kelam industri penerbangan ini semakin diperburuk dengan munculnya fakta hukum yang terungkap dalam Rapat Komisi VI DPR RI (Bukti P-25 dan Bukti P-26) mengenai adanya praktik komersialisasi/jual-beli jam penerbangan (*slot time*). Temuan ini membuktikan bahwa permasalahan keterlambatan di Indonesia bukanlah sekadar kendala teknis atau cuaca secara alamiah, melainkan merupakan akibat dari tata kelola yang koruptif dan manipulatif, yang selama ini dibiarkan tanpa adanya evaluasi dan pengawasan ketat sebagaimana mandat **Pasal 172** UU Penerbangan.

Bukti P-26 terdiri dari 1 buah flash disk yang berisi rekaman audio-visual (video) dengan durasi total 281 menit, yang bersumber dari kanal YouTube resmi Komisi VI DPR RI Channel. Rekaman tersebut merupakan dokumentasi transkrip digital dari Rapat Dengar Pendapat (RDP) Komisi VI DPR RI bersama Direktur Utama BUMN Bidang Transportasi Udara yang diselenggarakan pada hari Senin, tanggal 22 September 2025. Fakta materiil yang diajukan sebagai pembuktian dalam permohonan *a quo* terdapat pada menit ke 01:31:00 (menit ke-91) dari keseluruhan durasi rekaman tersebut.

Bahwa kegagalan pengawasan tersebut semakin terkonfirmasi dengan nihilnya informasi publik terkait pemberian sanksi administratif terhadap pengangkut yang melakukan pelanggaran keterlambatan masif. Berdasarkan prinsip Keterbukaan Informasi Publik, catatan mengenai sanksi terhadap penyedia jasa publik bukanlah merupakan rahasia negara (*state secret*) maupun rahasia dagang (*trade secret*), melainkan informasi yang wajib diumumkan secara berkala agar masyarakat dapat melakukan penilaian objektif terhadap kredibilitas pengangkut.

Bahwa ketiadaan data sanksi yang dapat diakses oleh masyarakat melalui kanal digital/internet membuktikan tidak berjalannya fungsi efek jera (*deterrent effect*). Ketertutupan informasi ini menimbulkan kecurigaan hukum bahwa Pemerintah tidak pernah benar-benar menjatuhkan sanksi yang tegas, atau secara sengaja menutupi kegagalan operasional

pengangkut dari jangkauan pengawasan publik. Hal ini merupakan pelanggaran nyata terhadap Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik serta **Pasal 28F** UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa secara doktrinal, sanksi administratif seharusnya berfungsi sebagai instrumen koreksi yang transparan. Apabila negara tidak pernah memublikasikan pengangkut mana saja yang telah diberikan sanksi atas keterlambatan, maka negara secara tidak langsung telah merampas hak konsumen untuk melakukan mitigasi kerugian dalam memilih jasa penerbangan. Kondisi ini memperparah asimetri informasi dan menempatkan masyarakat pada posisi rentan yang terus-menerus dirugikan oleh sistem yang opas (tidak transparan).

Bahwa para Pemohon memohon agar Majelis Hakim Konstitusi yang Mulia tidak terjebak dalam simplifikasi argumen bahwa keterlambatan penerbangan saat ini merupakan imbas dari situasi politik global yang tidak kondusif, oleh karena esensi dari permohonan *a quo* bukanlah mengenai kendala teknis geopolitik itu sendiri, melainkan mengenai ketiadaan transparansi dan bukti autentik yang menyertai setiap dalil keterlambatan tersebut akibat berlakunya Pasal 146 dan Penjelasan 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan.

Bahwa keresahan para Pemohon atas ketidakpastian hukum ini senyatanya merupakan representasi dari fenomena "gunung es" di masyarakat. Berdasarkan aspirasi dan fakta yang dihimpun dari berbagai kolega serta relasi, para Pemohon menguraikan potret buruk perlindungan konsumen penerbangan sebagai berikut:

- Bahwa terdapat praktik lapangan dimana oknum awak kabin menyatakan bahwa hak kompensasi penumpang "gugur" seketika setelah penumpang memasuki pesawat (*boarding*), meskipun fakta menunjukkan pesawat masih tertahan di landasan (*on-ground delay*) selama berjam-jam. Hal ini membuktikan adanya upaya sistematis untuk memanipulasi pemahaman hukum penumpang demi menghindari kewajiban ganti rugi.

- Bahwa sering kali terjadi benturan psikologis di lapangan dimana petugas pengangkut justru bersikap defensif atau bahkan intimidatif dan lebih galak terhadap penumpang yang menagih haknya. Ketiadaan standar perilaku (*code of conduct*) yang tegas dan pengawasan langsung dari otoritas bandara di titik-titik konflik keterlambatan menunjukkan lemahnya perlindungan Negara terhadap martabat Konsumen.
- Bahwa kerugian penumpang sering terjadi karena kerusakan hingga kehilangan barang di bagasi yang sering kali ditangani dengan mekanisme "saling lempar tanggung jawab" antar petugas, terutama pada penerbangan transit. Ketidakberdayaan penumpang dalam menuntut ganti rugi bagasi ini semakin mempertegas adanya ketimpangan posisi tawar yang ekstrem antara pengangkut dan penumpang.

IV. PETITUM

Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam pertimbangan hukum Putusan Nomor 29/PUU-XIII/2015 mengenai pengujian UU Penerbangan terhadap UUD NRI Tahun 1945, telah menegaskan secara eksplisit bahwa penyelenggaraan usaha penerbangan tidak boleh semata-mata ditujukan untuk mencari keuntungan (*profit oriented*), melainkan harus mengutamakan aspek pelayanan publik, keamanan, serta perlindungan hak-hak konsumen sebagai bagian dari kewajiban negara.

Berdasarkan seluruh uraian di atas, para Pemohon memohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang memeriksa dan mengadili permohonan *a quo* berkenan untuk memutus:

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang,

bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional yang cara pembuktiannya diatur oleh Peraturan Menteri”.

3. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:

“Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (catering);
- c. keterlambatan penanganan di darat;
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan
- e. ketidaksiapan pesawat udara”.

4. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia

Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.

5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait”.
3. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:

“Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - b. keterlambatan jasa boga (*catering*);
 - c. keterlambatan penanganan di darat;
 - d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
 - e. ketidaksiapan pesawat udara”.
4. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.
6. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:

“Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;*
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;*
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau*
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).*

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;*
- b. keterlambatan jasa boga (catering);*
- c. keterlambatan penanganan di darat;*
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight); dan*
- e. ketidaksiapan pesawat udara”.*

3. Menyatakan Pasal 170 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Jumlah ganti kerugian dan cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri”.

4. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.
5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional yang cara pembuktiannya diatur oleh Peraturan Menteri”.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia

Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait”.

3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:

“Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (refuelling).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (catering);

- c. *keterlambatan penanganan di darat;*
- d. *menunggu penumpang, baik yang baru melapor (check in), pindah pesawat (transfer) atau penerbangan lanjutan (connecting flight);*
dan
- e. *ketidaksiapan pesawat udara”.*

3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 170 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Jumlah ganti kerugian dan cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri”.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau

1. Mengabulkan Permohonan para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.

3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau, apabila Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon mengajukan alat bukti yang diberi tanda Bukti P-1 sampai dengan Bukti P-26, sebagai berikut:

1. Bukti P-1 : Fotokopi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. Bukti P-2 : Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3. Bukti P-3 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Doris Manggalang Raja Sagala, S.H. selaku Pemohon I;
4. Bukti P-4 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Jonswaris Sinaga, S.H. selaku Pemohon II;
5. Bukti P-5 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Amudin Laia, S.H. selaku Pemohon III;
6. Bukti P-6 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Tomry Hasudungan Gurning, S.H. selaku Pemohon IV;
7. Bukti P-7 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan Biodata Mahasiswa atas nama Rika Kardela Irama pada Pangkalan Data Pendidikan Tinggi Kementerian Pendidikan Tinggi, Sains, dan Teknologi selaku Pemohon V;
8. Bukti P-8 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan Kartu Tanda Mahasiswa atas nama Yeremia Zebua selaku Pemohon VI;

9. Bukti P-8a : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Ferdinand Hutahaean, S.H. selaku Pemohon VII;
10. Bukti P-8b : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Robinar V.K. Panggabean, S.H., M.H. selaku Pemohon VIII;
11. Bukti P-8c : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Beatrix Kawaitouw, S.H. selaku PEMOHON IX;
12. Bukti P-8d : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan lisensi Advokat atas nama Johanes L.A. Mandowally, S.H. selaku Pemohon X;
13. Bukti P-9 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Hendrik Khoirul Muhid, Eka Yudha Saputra, Diananta P. Sumedi, dan Joniansyah, Tanggal publikasi: 15 Juli 2025, Judul artikel: Deretan Keterlambatan Pesawat di Indonesia: Terbaru Super Air Jet, Situs web: Tempo.co, Tanggal akses: 2 April 2026, URL: <https://www.tempo.co/ekonomi/deretan-keterlambatan-pesawat-di-indonesia-terbaru-super-air-jet-2005734>;
14. Bukti P-10 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Suparjo Ramalan, Teuku Muhammad Valdy Arief, Tanggal publikasi: 15 Februari 2026, Judul artikel: Pesawat Diperiksa, Super Air Jet Jakarta-Bali Delay 5 Jam, Situs web: Kompas.com, Tanggal akses: 2 April 2026, URL: https://money.kompas.com/read/2026/02/15/171244226/pesawat-diperiksa-super-air-jet-jakarta-bali-delay-5-jam#google_vignette;
15. Bukti P-11 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Dodik Setyo, Editor-Yusrizal, Tanggal publikasi: 30 Maret 2026, Judul artikel: Penerbangan IU 905 Padang–Jakarta Delay Semalaman, Situs web: RRI.co.id., Tanggal akses: 2 April 2026, URL: <https://rri.co.id>

- /padang/arusmudikbalik/2296383/penerbangan-iu-905-pada-ng-jakarta-delay-semalaman;*
16. Bukti P-12 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: (https://m.nusakini.com/user/admin), Tanggal publikasi: 31 Maret 2026, Judul artikel: Penumpang Keluhkan Delay Lebih dari 15 Jam di Bandara Sultan Hasanuddin, Ini Penjelasannya, Situs web: nusakini.com., Tanggal akses: 2 April 2026, URL: *https://m.nusakini.com/news/penumpang-keluhkan-delay-lebih-dari-15-jam-di-bandara-sultan-hasanuddin-ini-penjelasannya;*
17. Bukti P-13 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Fitri Anggiawati, Andi Hartik, Tanggal publikasi: 15 Desember 2025, Judul artikel: Penumpang Super Air Jet Ngamuk karena Pesawat Batal Berangkat Setelah Delay 9 Jam di Banyuwangi, Situs web:Kompas.com., Tanggal akses: 2 April 2026, URL: *https://surabaya.kompas.com/read/2025/12/15/122740078/penumpang-super-air-jet-ngamuk-karena-pesawat-batal-berangkat-setelah-delay;*
18. Bukti P-14 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Bayu Agustari Adha, Tanggal publikasi: 30 Maret 2026, Judul artikel: Dua penerbangan Super Air Jet di Pekanbaru "delay"lima jam, penumpang protes, Situs web: antaranews.com, Tanggal akses: 02 April 2026, URL: *https://bengkulu.antaranews.com/berita/464054/dua-penerbangan-super-air-jet-di-pekanbaru-delay-lima-jam-penumpang-protes;*
19. Bukti P-15 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Muhammad Iqbal, Tanggal publikasi: 13 Februari 2026, Judul artikel: Super Air Jet Lombok-Surabaya Delay 5 Jam, Penumpang Protes, Situs web: cnnindonesia.com, Tanggal akses: 02 April 2026, URL: *https://www.cnnindonesia.com/nasional/20260213220722-20-*

1328099/super-air-jet-lombok-surabaya-delay-5-jam-penumpang-pro tes;

20. Bukti P-16 : Fotokopi Media Berita Online, Penulis: Isal Mawardi, Tanggal publikasi: 26 Desember 2025, Judul artikel: Penjelasan Lion Air soal Penerbangan Umrah Delay Sampai 2 Hari, Situs web: Detik.com, Tanggal akses: 02 April 2026, URL: <https://news.detik.com/berita/d-8278473/penjelasan-lion-air-soal-penerbangan-umrah-delay-sampai-2-hari>;
21. Bukti P-17 : Fotokopi Beberapa tiket pesawat atas nama Doris Manggalang Raja Sagala, S.H. selaku Pemohon I salah satunya penerbangan rute Makassar menuju Jakarta menggunakan pengangkut/maskapai Batik Air pada tanggal 19 Mei 2025;
22. Bukti P-18 : Fotokopi Beberapa tiket pesawat atas nama Jonswaris Sinaga, S.H. selaku Pemohon II dengan rute Makassar menuju Jakarta menggunakan pengangkut/maskapai Batik Air pada tanggal 18 Maret 2026, yang kemudian dilanjutkan dengan penerbangan rute Jakarta menuju Medan pada tanggal yang sama menggunakan pengangkut/maskapai Lion Air;
23. Bukti P-19 : Fotokopi Beberapa tiket pesawat atas nama Amudin Laia, S.H. selaku PEMOHON III dengan rute Jakarta menuju Makassar menggunakan pengangkut/maskapai Lion Air pada tanggal 20 Maret 2026, dan penerbangan rute Makassar menuju Jakarta pada tanggal 05 April 2026 menggunakan pengangkut/maskapai Pelita Air;
24. Bukti P-20 : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Tomry Hasudungan Gurning, S.H. selaku Pemohon IV dengan rute perjalanan rute Jakarta menuju Lombok menggunakan pengangkut/maskapai Super Air Jet pada tanggal 18 Maret 2026;

25. Bukti P-21 : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Rika Kardela Irama selaku Pemohon V rute Jakarta (HLP-Halim Perdanakusuma International Airport) menuju Surabaya (SUB-Juanda International Airport) menggunakan pengangkut/maskapai Batik Air pada tanggal 21 September 2024;
26. Bukti P-22 : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Yeremia Zebua selaku Pemohon VI
- Rute Jakarta (CGK)-Medan (KNO) menggunakan pengangkut/maskapai Lion Air pada tanggal 8 Juli 2024;
 - Rute Medan (KNO)-Gunung Sitoli (GNS) menggunakan pengangkut/maskapai Wings Air pada tanggal 8 Juli 2024;
 - Rute Gunung Sitoli (GNS)-Medan (KNO) menggunakan pengangkut/maskapai Wings Air pada tanggal 28 Juli 2024;
 - Rute Medan (KNO)-Jakarta (CGK) menggunakan pengangkut/maskapai Lion Air pada tanggal 28 Juli 2024;
27. Bukti P-22a : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Ferdinand Hutahaean, S.H. selaku Pemohon VII rute Jakarta menuju Surabaya pada tanggal 26 Maret 2026, serta rute Surabaya menuju Jakarta pada tanggal 27 Maret 2026, yang keduanya ditempuh menggunakan Pengangkut Garuda Indonesia;
28. Bukti P-22b : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Robinar V.K. Panggabean, S.H., M.H. selaku Pemohon VIII rute Jayapura menuju Jakarta pada tanggal 12 Desember 2025, dan rute sebaliknya dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 22 Desember 2025 menggunakan PENGANGKUT Garuda Indonesia;

29. Bukti P-22c : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Beatrix Kawaitouw, S.H. selaku Pemohon IX rute Jayapura menuju Jakarta menggunakan pengangkut Batik Air pada tanggal 9 Mei 2025, rute Jakarta menuju Jayapura menggunakan PENGANGKUT Garuda Indonesia pada tanggal 20 Juni 2025;
30. Bukti P-22d : Fotokopi Tiket pesawat atas nama Johannes L.A. Mandowally, S.H., selaku Pemohon X rute Jakarta menuju Batam pada tanggal 25 Januari 2026 menggunakan pengangkut Lion Air, dan rute dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 2 Februari 2026 menggunakan pengangkut Garuda Indonesia;
31. Bukti P-23 : Fotokopi Peraturan (EC) No 261/2004) adalah peraturan dalam hukum Uni Eropa yang menetapkan aturan umum tentang kompensasi dan bantuan kepada penumpang dalam hal penolakan boarding, pembatalan penerbangan, atau penundaan penerbangan yang lama;
32. Bukti P-24 : Print-out Standar penerbangan Uni Eropa yang para Pemohon dapatkan dari situs resmi Uni Eropa, Tanggal akses: 06 April 2026, URL: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_en.htm#next-steps-2;
33. Bukti P-25 : Print-out Media Berita Online, Penulis: Dian Erika Nugraheny, Sakina Rakhma Diah Setiawan, Tanggal publikasi: 22 September 2025, Judul artikel: Rapat Bareng Garuda, DPR Ungkap Mafia Jual Beli Jam Penerbangan Seharga Miliaran Rupiah, Situs web: Kompas.com, Tanggal akses: 29 April 2026, URL: <https://money.kompas.com/read/2025/09/22/141110626/rapat-bareng-garuda-dpr-ungkap-mafiajual-beli-jam-penerbangan-seharga>;

34. Bukti P-26 : flash disk yang berisi rekaman audio-visual (video) dengan durasi total 281 menit, yang bersumber dari kanal YouTube resmi Komisi VI DPR RI Channel. Rekaman tersebut merupakan dokumentasi transkrip Potongan Video Hal. 7 digital dari Rapat Dengar Pendapat (RDP) Komisi VI DPR RI bersama Direktur Utama BUMN Bidang Transportasi Udara yang diselenggarakan pada hari Senin, tanggal 22 September 2025. Fakta materil yang diajukan sebagai pembuktian dalam permohonan a quo terdapat pada menit ke 01:31:00 (menit ke-91) dari keseluruhan durasi rekaman tersebut.

[2.3] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan merujuk Berita Acara Persidangan yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini.

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945.

[3.2] Menimbang bahwa permohonan para Pemohon adalah permohonan pengujian konstusionalitas undang-undang, *in casu* norma Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, selanjutnya disebut UU 1/2009), terhadap UUD NRI Tahun 1945 maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*.

[3.3] Menimbang bahwa meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan para Pemohon, namun sebelum mempertimbangkan lebih lanjut mengenai kedudukan hukum dan pokok permohonan, Mahkamah mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut.

[3.3.1] Bahwa sesuai dengan ketentuan hukum acara pengujian undang-undang, Mahkamah telah melaksanakan sidang pemeriksaan pendahuluan dengan agenda mendengarkan pokok-pokok permohonan, memeriksa kelengkapan dan kejelasan materi permohonan pada hari Rabu, tanggal 22 April 2026. Dalam persidangan tersebut, sesuai dengan ketentuan Pasal 39 UU MK dan Pasal 36 ayat (3) PMK 7/2025, Mahkamah telah memberikan nasihat kepada para Pemohon agar memperbaiki sekaligus memperjelas hal-hal yang berkaitan dengan permohonan para Pemohon, yakni kewenangan Mahkamah, kedudukan hukum (*legal standing*), alasan permohonan (*posita*), dan hal-hal yang dimohonkan (*petitum*) sehingga permohonan *a quo* sesuai dengan sistematika permohonan sebagaimana diatur dalam PMK 7/2025 [vide Risalah Sidang, tanggal 22 April 2026 hlm. 15-25]. Sesuai dengan ketentuan hukum acara, Mahkamah telah memberikan kesempatan kepada para Pemohon untuk memperbaiki permohonan paling lama 14 (empat belas) hari sejak dilaksanakan sidang pemeriksaan pendahuluan dengan agenda mendengarkan pokok-pokok permohonan, dengan batas waktu penyerahan perbaikan adalah pada hari Selasa, tanggal 5 Mei 2026 pukul 12.00 WIB dan para Pemohon telah menyampaikan perbaikan permohonannya secara daring melalui *e-mail* pada hari Senin, tanggal 4 Mei 2026 pukul 01.43 WIB dan pukul 09.46 WIB serta menyerahkan perbaikan permohonan secara luring ke Mahkamah pada hari Senin, tanggal 4 Mei 2026 pukul 10.17 WIB.

[3.3.2] Bahwa selanjutnya, berkenaan dengan uraian dalam Sub-paragraf **[3.3.1]** tersebut di atas, Mahkamah akan menilai perihal syarat formal suatu permohonan terutama berkaitan dengan uraian yang jelas ihwal pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 sesuai dengan ketentuan Pasal 30 huruf a dan Pasal 31 ayat (1) UU MK serta Pasal 10 ayat (3) dan Pasal 36 ayat (1) PMK 7/2025, sebagai berikut:

Pasal 30 huruf a UU MK

Permohonan wajib dibuat dengan uraian yang jelas mengenai:

- a. pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Pasal 31 ayat (1) UU MK

(1) Permohonan sekurang-kurangnya harus memuat:

- a. nama dan alamat pemohon;
- b. uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30; dan
- c. hal-hal yang diminta untuk diputus.

Pasal 10 ayat (3) PMK 7/2025

(3) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sekurang-kurangnya memuat nama dan alamat Pemohon dengan menguraikan hal-hal antara lain:

- a. kewenangan Mahkamah;
- b. kedudukan hukum Pemohon;
- c. alasan-alasan Permohonan (posita); dan
- d. hal-hal yang diminta untuk diputus (petitum).

Pasal 36 ayat (1) PMK 7/2025

(1) Dalam Pemeriksaan Pendahuluan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a, Mahkamah memeriksa identitas Pemohon dengan kelengkapan dan kejelasan materi Permohonan yang meliputi:

- a. kewenangan Mahkamah;
- b. kedudukan hukum Pemohon;
- c. alasan permohonan (posita); dan
- d. hal-hal yang diminta untuk diputus (petitum).

[3.3.3] Bahwa terhadap persyaratan formal permohonan tersebut di atas, pada dasarnya permohonan para Pemohon telah disusun sesuai dengan sistematika atau format permohonan sebagaimana diatur dalam Pasal 31 ayat (1) UU MK dan Pasal 10 ayat (3) PMK 7/2025. Secara formil permohonan para Pemohon telah menguraikan kewenangan Mahkamah, kedudukan hukum para Pemohon (*legal standing*), alasan-alasan permohonan (posita), dan hal-hal yang dimohonkan untuk diputus (petitum). Sebelum menguraikan bagian tersebut, para Pemohon pun telah

menguraikan identitas dalam pengujian undang-undang yang diajukan ke Mahkamah. Namun demikian, sekalipun permohonan *a quo* secara formil telah disusun dan memuat sistematika permohonan berdasarkan PMK 7/2025, Mahkamah menilai perihal keterpenuhan syarat formil suatu permohonan tidak hanya semata-mata pada sistematika *an sich*, tetapi juga menilai keterpenuhan dan ketepatan isi/substansi dari setiap bagian yang ada dalam sistematika dimaksud.

[3.3.4] Bahwa selanjutnya, keterpenuhan persyaratan formal suatu permohonan dapat pula dinilai dari keterkaitan atau keselarasan antara alasan-alasan permohonan (posita) dengan hal-hal yang dimohonkan untuk diputus (petitum). Terkait dengan hal tersebut, ketentuan Pasal 68 PMK 7/2025 menyatakan sebagai berikut:

Mahkamah dapat menyatakan Permohonan tidak jelas atau kabur antara lain karena:

- a. adanya ketidaksesuaian antara dalil Permohonan dalam posita dengan petitum;
- b. dalil tidak terdapat dalam posita tetapi terdapat dalam petitum atau sebaliknya;
- c. adanya permintaan Pemohon dalam petitum yang saling bertentangan antara satu dengan yang lainnya dan tidak memberikan pilihan alternatif;

[3.4] Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan hukum pada Sub-paragraf **[3.3.2]** sampai dengan Sub-paragraf **[3.3.4]** di atas, setelah Mahkamah mempelajari dengan saksama permohonan *a quo*, dalam petitum para Pemohon memohon hal-hal sebagai berikut:

1. ...;
2. Menyatakan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional yang cara pembuktiannya diatur oleh Peraturan Menteri".
3. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:
"Yang dimaksud dengan "faktor cuaca" adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
Yang dimaksud dengan "teknis operasional" terdiri dari:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).
- Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:
- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - b. keterlambatan jasa boga (*catering*);
 - c. keterlambatan penanganan di darat;
 - d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
 - e. ketidaksiapan pesawat udara”.
4. Menyatakan Pasal 176 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.
5. ...”

atau

- 1. ...;
- 2. Menyatakan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait”.
- 3. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:
 “Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
 Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:
 - a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).
 Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- e. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - f. keterlambatan jasa boga (*catering*);
 - g. keterlambatan penanganan di darat;
 - h. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
 - i. ketidaksiapan pesawat udara”.
4. Menyatakan Pasal 176 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.
5. ...”.

atau

- 1. ...;
- 2. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:
 “Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
 Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:
 - a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).
 Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:
 - e. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - f. keterlambatan jasa boga (*catering*);
 - g. keterlambatan penanganan di darat;
 - h. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
 - i. ketidaksiapan pesawat udara”.
- 3. Menyatakan Pasal 170 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Jumlah ganti kerugian dan cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri”.
- 4. Menyatakan Pasal 176 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145,

Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia”.

5. ...”.

atau

1. ...;
2. Menyatakan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional yang cara pembuktiannya diatur oleh Peraturan Menteri”.
3.

atau

1. ...;
2. Menyatakan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait”.
3. ...”.

atau

1. ...;
2. Menyatakan Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai:

“Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari:

 - a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

 - e. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
 - f. keterlambatan jasa boga (*catering*);
 - g. keterlambatan penanganan di darat;
 - h. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
 - i. ketidaksiapan pesawat udara”.

3. ...”.

atau

1. ...;
2. Menyatakan Pasal 170 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "Jumlah ganti kerugian dan cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri".
3. ...".

atau

1. ...;
2. Menyatakan Pasal 176 UU 1/2009 bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai "Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146 dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia".
3. ...".

Setelah memeriksa dengan saksama petitum permohonan *a quo*, Mahkamah menemukan fakta-fakta para Pemohon memohon kepada Mahkamah untuk memberikan pemaknaan terhadap norma Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, norma Pasal 170, dan norma Pasal 176 UU 1/2009 dengan rumusan petitum yang bersifat alternatif yang apabila diklasifikasi terdapat 8 alternatif petitum, yaitu:

1. Petitum pertama memohon pemaknaan norma Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, dan Pasal 176 UU 1/2009.
2. Petitum kedua memohon pemaknaan norma Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, dan Pasal 176 UU 1/2009, di mana terdapat perbedaan dengan petitum pertama yang hanya terletak pada rumusan (redaksional) pemaknaan dalam norma Pasal 146 UU 1/2009.
3. Petitum ketiga memohon pemaknaan norma Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 dan Pasal 176 UU 1/2009 di mana rumusan pemaknaan Penjelasan Pasal 146 dan norma Pasal 176 UU 1/2009 dimaksud sama dengan rumusan dalam petitum pertama dan petitum kedua alternatif.
4. Petitum keempat memohon pemaknaan terhadap norma Pasal 146 UU 1/2009, di mana rumusan pemaknaan yang dimohonkan sama dengan petitum pertama alternatif.
5. Petitum kelima memohon pemaknaan norma Pasal 146 UU 1/2009, di mana rumusan pemaknaan yang dimohonkan sama dengan petitum kedua alternatif.

6. Petitem keenam memohon pemaknaan norma Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 di mana rumusan pemaknaan dimaksud sama dengan yang terdapat dalam petitem pertama, petitem kedua, dan petitem ketiga alternatif.
7. Petitem ketujuh memohon pemaknaan norma Pasal 170 UU 1/2009 di mana rumusan pemaknaan dimaksud sama dengan yang terdapat dalam petitem ketiga alternatif.
8. Petitem kedelapan memohon pemaknaan norma Pasal 176 UU 1/2009, di mana rumusan pemaknaan dimaksud sama dengan yang terdapat dalam petitem pertama, petitem kedua, dan petitem ketiga alternatif.

Bahwa secara substansial, pemaknaan yang dimohonkan para Pemohon baik pada petitem pertama sampai dengan petitem kedelapan pada Penjelasan Pasal 146, norma Pasal 170, dan norma Pasal 176 UU 1/2009 memuat rumusan (redaksional) pemaknaan yang sesungguhnya sama, tidak benar-benar memberikan pilihan alternatif sebagaimana kelaziman suatu pilihan. Artinya, sekalipun ada pilihan petitem namun esensinya telah ternyata sama hanya diperbanyak jumlahnya dalam beberapa petitem. Dalam kaitan ini, jika ditelisik lebih jauh hanya terdapat sedikit perbedaan pemaknaan untuk norma Pasal 146 UU 1/2009. Di mana, pada petitem pertama untuk pemaknaan norma Pasal 146 UU 1/2009 para Pemohon memohon agar norma *a quo* dinyatakan bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional yang cara pembuktiannya diatur oleh Peraturan Menteri”. Sedangkan, pada petitem kedua para Pemohon memohon agar norma Pasal 146 UU 1/2009 dinyatakan bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait”. Artinya, sekalipun terdapat perbedaan yang terletak pada frasa “diatur oleh Peraturan Menteri” dan frasa “surat keterangan resmi dari instansi terkait”, namun

terhadap adanya perbedaan tersebut Mahkamah tidak menemukan argumentasi yang komprehensif mengapa para Pemohon memilih untuk menambahkan frasa “diatur dalam peraturan menteri” pada petitum pertama dan frasa “dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait” pada petitum kedua dalam alasan-alasan permohonan (posita).

Selain itu, terkait dengan pemaknaan Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009 yang terdapat dalam empat petitum alternatif, yang rumusannya sama sebagaimana telah dipertimbangkan di atas, pada dasarnya para Pemohon tetap mempertahankan substansi Penjelasan Pasal 146 UU 1/2009, kecuali terhadap frasa “antara lain” dalam frasa “Yang dimaksud dengan “teknis operasional” antara lain”, para Pemohon memohon agar frasa tersebut diubah menjadi frasa “terdiri dari” sehingga bunyi frasanya menjadi “Yang dimaksud dengan “teknis operasional” terdiri dari”. Setelah mencermati dengan saksama alasan-alasan permohonan terkait dengan penjelasan tersebut, Mahkamah tidak menemukan argumentasi yang komprehensif mengapa para pemohon memilih frasa “terdiri dari” untuk mengubah frasa “antara lain”, karena dalam uraian alasan-alasan permohonan para Pemohon lebih banyak menjelaskan mengenai frasa “antara lain”.

Sementara itu, terkait dengan pemaknaan terhadap norma Pasal 170 UU 1/2009, para Pemohon memohon agar norma *a quo* dimaknai “Jumlah ganti kerugian dan cara pembuktian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri”, jika dicermati dengan saksama para Pemohon menambahkan frasa “dan cara pembuktian” dari substansi norma *a quo*. Namun demikian, pada halaman 65 sampai dengan halaman 69 bagian alasan-alasan permohonan, para Pemohon lebih banyak menjelaskan mengenai tidak adanya aturan yang tegas mengenai kewajiban penyampaian alasan keterlambatan dengan surat keterangan dari instansi terkait kepada penumpang agar selanjutnya diatur dengan peraturan menteri yang mengakibatkan Pasal 170 UU 1/2009 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945. Terhadap uraian alasan permohonan tersebut, Mahkamah tidak menemukan argumentasi terkait dengan persoalan konstiusionalitas norma yang dimohonkan pengujian, yang menjelaskan mengapa perlu ditambahkan frasa “dan cara pembuktian” dalam substansi norma tersebut. Para Pemohon juga tidak menguraikan secara rinci mengapa norma *a quo* dinyatakan bertentangan dengan

Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945. Selanjutnya, terkait dengan pemaknaan terhadap norma Pasal 176 UU 1/2009, para Pemohon pada intinya memohon agar Pasal 146 UU 1/2009 dimasukkan ke dalam norma Pasal 176 UU 1/2009 dengan alasan Pasal 176 UU 1/2009 telah menghalangi hak warga negara untuk menempuh jalur litigasi di pengadilan negeri sehingga bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 karena menciptakan disparitas hukum di mana negara melalui undang-undang seolah mengklasifikasikan kerugian akibat keterlambatan dalam Pasal 146 UU 1/2009 sebagai “kerugian minor” yang tidak layak diuji di hadapan pengadilan. Terhadap uraian alasan permohonan tersebut Mahkamah tidak menemukan argumentasi yang komprehensif mengapa frasa “Pasal 146” dimohonkan untuk ditambah ke dalam norma Pasal 176 UU 1/2009 [vide perbaikan permohonan, hlm 70-71].

Terhadap hal-hal tersebut di atas, Mahkamah dalam Persidangan Pendahuluan telah memberi nasihat agar para Pemohon memperjelas dan mengelaborasi posita permohonan agar memiliki benang merah dengan petitum-petitum permohonannya [vide Risalah Sidang, tanggal 22 April 2026 hlm. 22]. Terlebih, seluruh petitum termasuk petitum alternatif yang dirumuskan para Pemohon menggambarkan keraguan dalam menilai inkonstitusionalitas norma yang dimohonkan pengujian. Seharusnya petitum dirumuskan secara jelas, termasuk dalam merumuskan petitum alternatif. Walakin, terlepas dari hal tersebut, sesuai dengan ketentuan Pasal 68 PMK 7/2025, ketidaksesuaian antara alasan-alasan permohonan (posita) dengan hal-hal yang dimohonkan untuk diputus (petitum) menjadi sesuatu yang esensial dalam menilai keterpenuhan syarat formal suatu permohonan. Oleh karena tidak adanya kesesuaian terhadap posita dan petitum serta petitum-petitum alternatif dirumuskan secara tidak jelas maka tidak terdapat keraguan bagi Mahkamah untuk menyatakan permohonan para Pemohon tidak jelas atau kabur (*obscuur*).

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum tersebut di atas, meskipun Mahkamah berwenang mengadili permohonan para Pemohon, namun oleh karena permohonan para Pemohon tidak jelas atau kabur (*obscuur*), maka Mahkamah tidak mempertimbangkan lebih lanjut permohonan para Pemohon.

[3.6] Menimbang bahwa terhadap hal-hal lain dan selebihnya tidak dipertimbangkan lebih lanjut karena dinilai tidak ada relevansinya.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Permohonan para Pemohon tidak jelas atau kabur (*obscur*);
- [4.3] Permohonan para Pemohon tidak dipertimbangkan lebih lanjut.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554) dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076).

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menyatakan permohonan para Pemohon tidak dapat diterima.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, Ridwan Mansyur, Arsul Sani, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Adies Kadir, dan Liliek Prisbawono Adi, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **dua belas**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Senin**, tanggal **dua puluh lima**, bulan **Mei**, tahun **dua ribu dua puluh enam**, selesai diucapkan **pukul 14.30 WIB**, oleh sembilan Hakim

Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, Ridwan Mansyur, Arsul Sani, Daniel Yusmic P. Foekh, M. Guntur Hamzah, Adies Kadir, dan Liliek Prisbawono Adi masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Ria Indriyani sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon dan/atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, dan Presiden atau yang mewakili.

KETUA,

ttd

Suhartoyo

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd

Saldi Isra

ttd

Ridwan Mansyur

ttd

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd

Adies Kadir

ttd

Enny Nurbaningsih

ttd

Arsul Sani

ttd

M. Guntur Hamzah

ttd

Liliek Prisbawono Adi

PANITERA PENGGANTI,

ttd

Ria Indriyani



Plt. Panitera
Wiryanto - NIP 196406051988031001
Digital Signature

Jln. Medan Merdeka Barat No. 6 Jakarta Pusat 10110
Telp: 021-23529000 Fax: 021-3520177
Email: office@mkri.id