

PERBAIKAN PERMOHONAN	PERBAIKAN PERMOHONAN
No. 190/PUU-XX-...	190/PUU-XXIV/2026
Hari : Senin	Hari : Senin
Tanggal : 22 Juni 2026	Tanggal : 22 Juni 2026
Jam : 12.08 WIB	Jam : 12:08:19 WIB

Hal. 1

5. Nama : **TOMRY HASUDUNGAN GURNING, S.H.**

Pekerjaan : Advokat

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED] baten

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON V

6. Nama : **ROBINAR V.K. PANGGABEAN, S.H., M.H.**

Pekerjaan : Advokat

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED] c.

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON VI

7. Nama : **BEATRIX KAWAITOUW, S.H.**

Pekerjaan : Advokat

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED] a,

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON VII

8. Nama : **JOHANES L.A. MANDOWALLY, S.H.**

Pekerjaan : Advokat

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED]

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON VIII

9. Nama : **ANDIANUS LAIA, S.H.**

Pekerjaan : Advokat

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED]

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON IX

10. Nama : **RIKA KARDELA IRAMA**

Pekerjaan : Mahasiswa

Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia

Alamat : [REDACTED]

Untuk selanjutnya disebut-----PEMOHON X

11. Nama : **YEREMIA ZEBUA**
Pekerjaan : Mahasiswa
Kewarganegaraan : Warga Negara Indonesia
Alamat : 

Untuk selanjutnya disebut-----**PEMOHON XI**

Bahwa **PEMOHON I** sampai dengan **PEMOHON XI**, yang untuk selanjutnya secara bersama-sama disebut sebagai **PARA PEMOHON**.

Bahwa **PARA PEMOHON** mengajukan Pengujian Materiil **Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta 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), untuk selanjutnya disebut **UU Penerbangan/BUKTI P-1** terhadap **Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28H ayat (2)** Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, untuk selanjutnya disebut **UUD NRI Tahun 1945/BUKTI P-2**.

Bahwa selanjutnya **PARA PEMOHON** akan menguraikan terlebih dahulu terkait dengan Kewenangan Mahkamah Konstitusi dan Kedudukan Hukum **PARA PEMOHON**, 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**), 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 selanjutnya **Pasal 2 PMK 7 Tahun 2025** mengatur:

- 1) Objek Permohonan PUU adalah undang-undang dan Perppu.*
- 2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa Permohonan pengujian formil atau pengujian materil.*
- 3) Dalam hal Pemohon mengajukan Permohonan pengujian formil dan pengujian materil dalam satu Permohonan, Permohonan pengujian formil harus dipisahkan dengan Permohonan pengujian materil dan diregistrasi dengan nomor perkara yang berbeda.*
- 4) Permohonan pengujian formil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah pengujian terhadap proses pembentukan undang-undang atau Perppu yang tidak memenuhi ketentuan pembentukan undang-undang atau Perppu sebagaimana dimaksud dalam UUD NRI Tahun 1945.*
- 5) Permohonan pengujian materil sebagaimana dimaksud ayat (2) adalah pengujian yang berkenaan dengan materi muatan dalam ayat, pasal, dan/atau bagian dari undang-undang atau Perppu yang dianggap bertentangan dengan UUD NRI Tahun 1945.*

9. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, maka Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa Pengujian Materil **Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan terhadap Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28H ayat (2) UUD NRI Tahun 1945** yang diajukan oleh **PARA PEMOHON**.

II. KEDUDUKAN HUKUM DAN KERUGIAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

KEDUDUKAN HUKUM 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 **PARA PEMOHON**, sebagai berikut:

1. 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).

2. 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.*

3. 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”.

4. 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.*

5. 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-tidaknya 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.*
6. 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)**, **Pasal 24 ayat (1)**, **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.

7. Bahwa **PEMOHON I** sampai dengan **PEMOHON IX** 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.

Yang dalam hal ini dibuktikan dengan kepemilikan Kartu Tanda Penduduk (KTP) serta lisensi Advokat yang sah sebagai berikut:

- PEMOHON I/DORIS MANGGALANG RAJA SAGALA, S.H. (BUKTI P-3);
- PEMOHON II/FERDINAND HUTAHAEAN, S.H. (BUKTI P-4);
- PEMOHON III/JONSWARIS SINAGA, S.H. (BUKTI P-5);
- PEMOHON IV/AMUDIN LAIA, S.H. (BUKTI P-6);
- PEMOHON V/TOMRY HASUDUNGAN GURNING, S.H. (BUKTI P-7);
- PEMOHON VI/ROBINAR V.K. PANGGABEAN, S.H., M.H. (BUKTI P-8);
- PEMOHON VII/BEATRIX KAWAITOUW, S.H. (BUKTI P-9);
- PEMOHON VIII/JOHANES L.A. MANDOWALLY, S.H. (BUKTI P-10);
- PEMOHON IX/ANDIANUS LAIA, S.H. (BUKTI P-11).

8. Bahwa **PEMOHON X** dan **PEMOHON XI** adalah perorangan Warga Negara Indonesia yang bekerja sebagai Paralegal sekaligus Mahasiswa Fakultas Hukum, yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk (KTP) serta identitas akademik masing-masing Pemohon, yaitu:

- **PEMOHON X/RIKA KARDELA IRAMA**, Mahasiswa Fakultas Hukum **Universitas Pamulang**, dibuktikan melalui KTP dan Biodata Mahasiswa pada Pangkalan Data Pendidikan Tinggi Kementerian Pendidikan Tinggi, Sains, dan Teknologi (BUKTI P-12);
- **PEMOHON XI/YEREMIA ZEBUA**, Mahasiswa Fakultas Hukum **Universitas Sahid**, dibuktikan melalui KTP dan Kartu Tanda Mahasiswa (BUKTI P-13).

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 1 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945:

Negara Indonesia adalah negara hukum.

Pasal 28H ayat (2) UUD NRI Tahun 1945:

Setiap orang mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.

3. Bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan yang kedaulatan wilayahnya mencakup darat, laut, dan udara. Penggunaan **transportasi udara** menjadi solusi paling efisien untuk mendukung mobilisasi nasional. Kehadiran berbagai maskapai, termasuk yang bertarif rendah, membuat pasar semakin kompetitif. Namun, tingginya minat masyarakat ini menuntut konsistensi pelayanan, sehingga maskapai wajib memiliki akuntabilitas hukum yang tegas terhadap keterlambatan akibat persoalan manajemen, faktor cuaca maupun teknis operasional.
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 No. 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 **PENUMPANG** memiliki hak mendasar atas keselamatan, kenyamanan, dan ketepatan waktu penerbangan, namun **PENGANGKUT** kerap menyampaikan alasan keterlambatan secara sepihak hanya melalui **pengeras suara** tanpa bukti pendukung yang dapat diverifikasi. Alasan lisan tersebut sering kali dapat digunakan untuk menutupi kesalahan manajemen internal **PENGANGKUT**. Menurut **PARA PEMOHON**, **PENGANGKUT** berkewajiban memberikan informasi yang benar berdasarkan surat keterangan dari instansi terkait ketika terjadi keterlambatan agar **PENUMPANG** tidak kehilangan instrumen hukum untuk menguji validitas klaim sepihak tersebut.
6. Bahwa secara doktrinal, **asimetri informasi** adalah kondisi ketidakseimbangan struktural dimana salah satu pihak dalam hubungan hukum memiliki akses informasi yang jauh lebih superior dibandingkan pihak lainnya, sehingga menciptakan dominasi kekuatan yang merugikan pihak yang tidak memiliki informasi.

Dalam konteks penerbangan, asimetri informasi ini terjadi secara ekstrem karena **PENGANGKUT** memegang kendali absolut atas seluruh data operasional teknis, baik di ruang kemudi (*cockpit*) maupun *Operation Control Center* (OCC), sedangkan **PENUMPANG** berada dalam posisi "buta informasi" yang hanya bergantung pada pengumuman sepihak. Disparitas radikal inilah yang mewajibkan adanya intervensi perlindungan Negara, guna mencegah **PENGANGKUT** menggunakan dalih sepihak seperti 'faktor cuaca' atau 'teknis operasional' sebagai tameng eksploitatif untuk

menghindari tanggung jawab hukum.

7. Bahwa **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 146** UU Penerbangan telah menimbulkan ketidakpastian hukum dan posisi yang tidak berimbang. Di satu sisi, pasal *a quo* membebaskan tanggung jawab **PENGANGKUT**, namun di sisi lain **dalam pasal yang sama** tidak mengatur mekanisme bagi **PENGANGKUT** untuk menyampaikan bukti keterlambatan, seperti kewajiban menyertakan **surat keterangan resmi dari instansi terkait**. Ketidakseimbangan ini diperparah oleh penggunaan frasa "**antara lain**" dalam **Penjelasan Pasal 146** yang memperluas makna alasan "**teknis operasional**" secara eksekutif, sehingga **PENGANGKUT** dapat mengklaim alasan manajemen demi menghindari tanggung jawab. Kontradiksi norma tersebut sangat bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 yang telah dan akan menimbulkan kerugian konstitusional bagi **PARA PEMOHON**.
8. Bahwa selanjutnya **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 170** UU Penerbangan mengandung cacat norma yang merugikan hak konstitusional **PARA PEMOHON**. Pasal *a quo* secara tidak adil menerapkan nilai ganti kerugian yang bersifat seragam (*flat*), tanpa membedakan antara rute jarak jauh (*in casu* Jakarta-Papua) dengan rute jarak pendek (*in casu* Jakarta-Yogyakarta). **Padahal, kedua rute tersebut memiliki karakteristik yang berbeda signifikan, mulai dari harga tiket, jarak tempuh, durasi transit, hingga selisih zona waktu**. Penerapan ganti kerugian yang sama rata tanpa mempertimbangkan variabel-variabel tersebut bertentangan secara nyata dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI 1945.
9. Bahwa lebih lanjut, **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 176 UU** Penerbangan mengandung kelemahan norma yang secara implisit membatasi akses terhadap keadilan bagi **PENUMPANG**. Rumusan pasal *a quo* **telah** menutup ruang bagi **PENUMPANG** untuk menguji tanggung jawab hukum **PENGANGKUT** atas kerugian akibat keterlambatan melalui mekanisme peradilan. Pembatasan ini secara nyata menciptakan impunitas hukum yang menempatkan **PENGANGKUT** pada posisi kebal hukum terhadap tuntutan ganti kerugian yang sah. Kondisi demikian bertentangan dengan asas universal *ubi jus ibi remedium* (di mana ada hak, di situ ada upaya pemulihan hukum), serta **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945.
10. Bahwa sebagai referensi faktual, berikut **PARA PEMOHON** memaparkan beberapa preseden keterlambatan penerbangan yang akhir-akhir ini terjadi:
 - Super Air Jet (IU-745), Rute Bali-Jakarta (Juli 2025)-**keterlambatan 10 Jam (BUKTI P-14)**.
 - Garuda Indonesia, Jemaah Haji Embarkasi Solo (Mei 2024)-**keterlambatan 4 jam (BUKTI P-14)**.

- Lion Air (JT-316), Rute Surabaya-Banjarmasin (Mei 2024)-**keterlambatan sebanyak 3 kali berturut-turut selama 5 jam (BUKTI P-14).**
- Lion Air (JT-973 & JT-247), Batam (Mei 2023)-**keterlambatan 24 jam (BUKTI P-14).**
- AirAsia, Rute Jakarta-Narita (Juni 2018)- **keterlambatan 24 jam (BUKTI P-14).**
- Super Air Jet (IU-742), Rute Jakarta-Bali (Februari 2026)-**keterlambatan 5 jam (BUKTI P-15).**
- Super Air Jet (IU-905), Rute Padang-Jakarta (Maret 2026)-**keterlambatan 12 jam (BUKTI P-16).**
- Sriwijaya Air, Rute Makassar-Jakarta (Maret 2026)-**keterlambatan 15 jam (BUKTI P-17).**
- Super Air Jet, Rute Banyuwangi-Jakarta (Desember 2025)-**keterlambatan 9 jam (BUKTI P-18).**
- Super Air Jet, Rute Pekanbaru-Jakarta (Desember 2025)-**keterlambatan ganda selama 5 jam. (BUKTI P-19).**
- Super Air Jet (IU-721), Rute Lombok-Surabaya (Februari 2026)-**keterlambatan 5 jam (BUKTI P-20).**

11. Bahwa di dalam **Pasal 4 ayat (2) PMK 7 Tahun 2025**, mengatur kerugian konstitusional dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya 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.**

Bahwa demi efisiensi penulisan dan menghindari redundansi, perlu ditegaskan bahwa **PARA PEMOHON** memiliki kepentingan hukum langsung untuk mengawal pilar Negara Hukum (**Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945**) guna mengeliminasi ketidakpastian hukum dalam pemberlakuan **Pasal 146 beserta Penjelasannya, Pasal 170, dan Pasal 176 UU Penerbangan.** Sesuai mandat **Pasal 28C ayat (2) UUD NRI 1945**, permohonan *a quo* merupakan perwujudan hak konstitusional **PARA PEMOHON** untuk memperjuangkan haknya secara kolektif demi membangun hukum dan bangsa.

KERUGIAN KONSTITUSIONAL YANG BERSIFAT AKTUAL DAN NYATA

- **PEMOHON I (DORIS MANGGALANG RAJA SAGALA, S.H.)**

Bahwa **PEMOHON I** adalah pengguna aktif moda transportasi udara dengan rekam jejak 56 (lima puluh enam) kali penerbangan (Bukti P-21), termasuk rute Makassar-Jakarta menggunakan **PENGANGKUT** Batik Air pada **19 Mei 2025**.

Bahwa **PEMOHON I** pernah mengalami pengalihan jadwal sepihak oleh **PENGANGKUT** Lion Air JT782 rute Jakarta-Makassar pada 14 Agustus 2023, yang seingat PEMOHON I seharusnya jam 08.00 waktu Jakarta, namun dialihkan ke JT774 pukul 10.00 via Makassar. Pengalihan ini dilakukan tanpa kejelasan apakah disebabkan faktor cuaca atau teknis operasional tanpa surat keterangan resmi dari instansi terkait, bahkan PENGANGKUT hanya mengirim pesan WhatsApp sepihak, jika tidak setuju silakan mencari penerbangan lain (BUKTI P-21.A). Atas peristiwa itu, **PEMOHON I** berupaya menelusuri data alasan keterlambatan di platform resmi **PENGANGKUT** maupun kanal publik Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, namun data tersebut terbukti tertutup bagi akses masyarakat luas. Melalui kepemilikan dokumen perjalanan faktual tersebut, **PEMOHON I** memiliki kepentingan hukum langsung serta kedudukan hukum yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

- **PEMOHON III (JONSWARIS SINAGA, S.H.)**

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 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-23).

Bahwa kerugian yang dialami **PEMOHON III** bersifat **nyata** dan spesifik melalui fakta hukum sebagai berikut:

- Pada tanggal 18 Maret 2026, **PEMOHON III** 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-23).**
- **PENGANGKUT** hanya menyampaikan alasan "kendala operasional" secara lisan dan sepihak tanpa memberikan rincian detail. Hal ini menciptakan

kondisi dimana **PEMOHON III** dipaksa menerima keadaan tanpa memiliki akses terhadap kebenaran informasi mengenai penyebab keterlambatan yang sebenarnya.

- Kerugian riil **PEMOHON III** kian dipertegas oleh temuan fakta di lapangan, yakni diperolehnya informasi oleh **PEMOHON III** dari **PENUMPANG** lain mengenai adanya penggabungan penerbangan 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**.

Melalui kepemilikan dokumen perjalanan faktual tersebut, **PEMOHON III** memiliki kepentingan hukum langsung serta kedudukan hukum yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

- **PEMOHON IV (AMUDIN LAIA, S.H.)**

Bahwa **PEMOHON IV** adalah seorang Advokat dengan mobilitas tinggi yang menggunakan transportasi udara rute **Jakarta-Makassar (Lion Air, 20 Maret 2026)** dan **Makassar-Jakarta (Pelita Air, 5 April 2026)** sebagaimana tercatat dalam **BUKTI P-24**.

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

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

Secara yuridis, pengertian tersebut tidak hanya mencakup keterlambatan dalam arti waktu yang mundur (*lebih lama*), melainkan juga mencakup penyimpangan waktu penerbangan yang dimajukan (*lebih cepat*) dari jadwal semula.

Bahwa **PEMOHON IV** secara nyata telah mengalami kerugian aktual akibat pengalihan sepihak jadwal penerbangan Sriwijaya Air SJ 599 tanggal 13 November 2024 rute Ujung Pandang-Jakarta yang seharusnya berangkat jam **20:45 WITA**, lalu dialihkan sepihak menjadi lebih awal (*lebih cepat*) menggunakan penerbangan SJ 581 pada tanggal yang sama jam **19:50 WITA**. Kondisi tersebut diperparah dengan instruksi tegas dari **PENGANGKUT** Sriwijaya Air yang mewajibkan **PENUMPANG** melapor (*check-in*) 3 (tiga) jam sebelum jadwal keberangkatan yang baru.

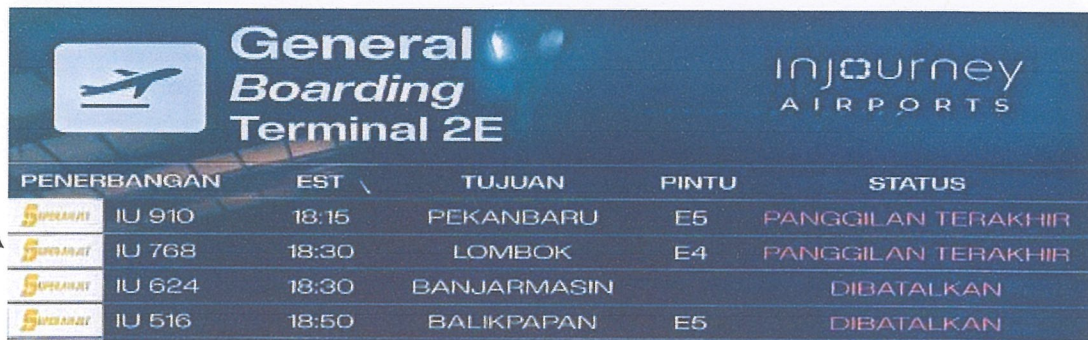
Bahwa tindakan **PENGANGKUT** Sriwijaya Air yang mengubah jadwal sepihak tanpa memberikan pilihan dan kejelasan apakah karena faktor cuaca atau teknis

operasional tanpa disertai surat **keterangan resmi dari instansi terkait**, telah menimbulkan kepanikan, ketergesaan, serta merusak seluruh agenda kerja kedinasan yang sangat merugikan **PEMOHON IV (BUKTI P-24.A)**. Melalui kepemilikan dokumen perjalanan faktual tersebut, **PEMOHON IV** memiliki kepentingan hukum langsung serta kedudukan hukum yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

- **PEMOHON V (TOMRY HASUDUNGAN GURNING, S.H.)**

Bahwa **PEMOHON V**, 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-25).**

Dalam penerbangan dimaksud, **PEMOHON V** seharusnya 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 V** tidak mendapatkan **surat keterangan resmi dari instansi terkait** yang dapat diverifikasi kebenarannya secara materiil, informasi tersebut hanya disampaikan secara sepihak melalui pengeras suara.



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

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. Melalui kepemilikan dokumen perjalanan faktual tersebut, **PEMOHON V** memiliki kepentingan hukum langsung serta kedudukan hukum yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

KERUGIAN KONSTITUSIONAL YANG BERSIFAT POTENSIAL

Bahwa **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, PEMOHON IX, PEMOHON X, dan PEMOHON XI** adalah pengguna aktif jasa transportasi udara, baik untuk kepentingan kedinasan guna menunjang mobilitas profesi hukum advokat dan atau paralegal maupun pemenuhan kebutuhan lainnya. Kualifikasi serta kedudukan hukum (*legal standing*) *a quo* dibuktikan secara sah melalui dokumen rekam jejak penerbangan:

- **PEMOHON II (FERDINAND HUTAHAEAN, S.H.)** rute Jakarta–Surabaya (26 Maret 2026) dan Surabaya–Jakarta (27 Maret 2026) menggunakan **PENGANGKUT Garuda Indonesia (BUKTI P-22)**.
- **PEMOHON VI (ROBINAR V.K. PANGGABEAN, S.H., M.H.)** rute Jayapura menuju Jakarta pada tanggal 12 Desember 2025, serta penerbangan sebaliknya dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 22 Desember 2025 dengan menggunakan **PENGANGKUT Garuda Indonesia (BUKTI P-26)**.
- **PEMOHON VII (BEATRIX KAWAITOUW, S.H.)** rute Jayapura menuju Jakarta menggunakan **PENGANGKUT Batik Air** pada tanggal 9 Mei 2025, yang dilanjutkan dengan penerbangan rute Jakarta menuju Jayapura menggunakan **PENGANGKUT Garuda Indonesia** pada tanggal 20 Juni 2025 (**BUKTI P-27**).
- **PEMOHON VIII (JOHANES L.A. MANDOWALLY, S.H.)** rute Jakarta menuju Batam pada tanggal 25 Januari 2026 menggunakan **PENGANGKUT Lion Air**, serta rute dari Jakarta menuju Jayapura pada tanggal 2 Februari 2026 menggunakan **PENGANGKUT Garuda Indonesia (BUKTI P-28)**.
- **PEMOHON IX (ANDIANUS LAIA, S.H.)** rute Jakarta menuju Pekanbaru pada tanggal 23 Februari 2025, yang dilanjutkan dengan penerbangan rute sebaliknya dari Pekanbaru menuju Jakarta pada tanggal 27 Februari 2025 menggunakan **PENGANGKUT Super Air Jet (BUKTI P-29)**.
- **PEMOHON X (RIKA KARDELA IRAMA)** rute Jakarta (HLP) menuju Surabaya (SUB) pada tanggal 21 September 2024 dengan menggunakan **PENGANGKUT Batik Air (BUKTI P-30)**.
- **PEMOHON XI (YEREMIA ZEBUA)** rute Jakarta–Medan menggunakan **PENGANGKUT Lion Air** pada tanggal 8 Juli 2024, rute transit 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, serta rute Medan–Jakarta menggunakan **PENGANGKUT** Lion Air pada tanggal 28 Juli 2024.

Bahwa demi menghindari pengulangan yang panjang, uraian ini merupakan bagian tak terpisahkan dari dalil kerugian konstitusional yang secara potensial dipastikan dapat menimpa **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, PEMOHON IX, PEMOHON X, dan PEMOHON XI**. Kepentingan hukum tersebut lahir dari kekhawatiran yang sangat beralasan atas maraknya peristiwa keterlambatan (*delay*) penerbangan, sebagaimana termaktub dalam **BUKTI P-14 sampai dengan BUKTI P-20**.

Bahwa dalam realitasnya, informasi mengenai keterlambatan penerbangan hanya disampaikan secara sepihak oleh **PENGANGKUT** melalui pengeras suara tanpa melampirkan **surat keterangan resmi dari instansi terkait**. Lebih cedera lagi, pihak **PENGANGKUT** secara semena-mena menyamaratakan nilai kompensasi sebesar Rp.300.000,- untuk seluruh jenis keterlambatan tanpa mempertimbangkan perbedaan rute, jarak tempuh (jarak pendek maupun jarak jauh), serta urgensi tujuan penerbangan para penumpang yang berbeda-beda.

Bahwa praktik penyampaian informasi keterlambatan yang bersifat sepihak tanpa akuntabilitas alat bukti, serta penyamarataan nilai kompensasi yang kabur tersebut, **secara nyata dapat dipastikan akan menimpa** dan mengabaikan hak-hak konstitusional **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, PEMOHON IX, PEMOHON X, dan PEMOHON XI** sebagai pengguna aktif transportasi udara.

Bahwa sebagai gambaran konkret, **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, dan PEMOHON IX** yang mengemban profesi sebagai Advokat, sangat rentan dirugikan oleh buruknya sistem ini. Sebagai contoh, ketika telah mengikat janji pertemuan dengan klien di Semarang pada pukul 11.00 WIB dan menjadwalkan keberangkatan dari Jakarta pukul 08.00 WIB dengan perkiraan waktu tempuh hanya 45 menit yang secara logis tidak akan terlambat, namun agenda tersebut menjadi batal total akibat pesawat mengalami *delay* selama 4 (empat) jam dan baru diberangkatkan pukul 12.00 WIB. Akibat keterlambatan sepihak dari **PENGANGKUT** tersebut, klien membatalkan pertemuan dan **PARA PEMOHON** seketika kehilangan potensi pendapatan (*potential income*) dari penandatanganan surat kuasa *a quo*.

Bahwa guna mengantisipasi dampak buruk tersebut, **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, PEMOHON IX, PEMOHON X, dan PEMOHON XI** telah berupaya melakukan penelusuran data faktual secara mandiri terkait rekam jejak keterlambatan **PENGANGKUT**, baik melalui kanal resmi pihak **PENGANGKUT** maupun sistem informasi publik pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Namun nyatanya, seluruh data operasional tersebut terbukti tidak tersedia dan tertutup

bagi akses masyarakat luas, sehingga menciptakan asimetri informasi yang menjebak konsumen.

Bahwa berdasarkan kepemilikan dokumen perjalanan udara yang diuraikan di atas, **PEMOHON II, PEMOHON VI, PEMOHON VII, PEMOHON VIII, PEMOHON IX, PEMOHON X, dan PEMOHON XI** memiliki kepentingan hukum langsung serta kedudukan hukum (*legal standing*) yang sempurna untuk mengajukan permohonan *a quo*.

12. Bahwa berdasarkan uraian di atas, telah membuktikan pasal-pasal yang diuji materiil bersifat sangat lentur dan multitafsir, sehingga kerap disalahgunakan oleh **PENGANGKUT** untuk menutupi kebijakan komersial, seperti penggabungan jadwal demi efisiensi. Akibat kaburnya batasan norma tersebut, **PARA PEMOHON** kehilangan perlindungan hukum untuk memperoleh ganti rugi yang adil serta informasi yang jujur, yang merupakan esensi dari hak atas kepastian hukum.
13. 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**.
14. 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 atau setidaknya tidak 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 untuk mengajukan permohonan *a quo*.

III. ALASAN PERMOHONAN

Bahwa adapun alasan hukum dan landasan konstitusionalitas **PARA PEMOHON** dalam mengajukan Permohonan Pengujian Materiil **Pasal 146 dan Penjelasan Pasal 146, Pasal 170 serta Pasal 176 UU Penerbangan** terhadap **Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28H ayat (2) UUD NRI Tahun 1945** adalah sebagai berikut:

A. TENTANG PERMOHONAN A QUO TIDAK MENGANDUNG CACAT *NE BIS IN IDEM*

Bahwa **PARA PEMOHON** pernah mengajukan permohonan pengujian terhadap pasal-pasal yang sama yang teregister dalam Perkara Nomor **134/PUU-XXIV/2026**, namun

Mahkamah Konstitusi menyatakan "Permohonan **PARA PEMOHON** Tidak Dapat Diterima". Hal ini menegaskan bahwa Mahkamah belum memeriksa, mempertimbangkan, maupun memutus pokok perkara terkait konstitusionalitas norma **Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176** UU Penerbangan terhadap UUD NRI Tahun 1945. Berdasarkan yurisprudensi tetap Mahkamah Konstitusi, terhadap putusan beramar tidak dapat diterima, asas *ne bis in idem* demi hukum belum berlaku, sehingga permohonan *a quo* beralasan hukum untuk diajukan kembali.

Bahwa kepastian hukum mengenai pengecualian asas *ne bis in idem* diatur secara tegas dalam **Pasal 60** Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020), yang berbunyi sebagai berikut:

- 1) Materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.**
- 2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda.**

Bahwa pengaturan mengenai asas *ne bis in idem* dipertegas pula dalam **Pasal 72** PMK 7 Tahun 2025, yang mengatur:

- 1) Terhadap materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian dalam undang-undang atau Perppu yang telah diuji, tidak dapat dimohonkan pengujian kembali.**
- 2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan jika materi muatan dalam UUD NRI Tahun 1945 yang dijadikan dasar pengujian berbeda atau putusan Mahkamah sebelumnya menyatakan permohonan tidak dapat diterima.**

Bahwa berdasarkan **Pasal 60 ayat (2)** Undang-Undang Mahkamah Konstitusi Jo. **Pasal 72 ayat (2)** PMK 7 Tahun 2025, permohonan *a quo* mutlak memenuhi syarat pengecualian *ne bis in idem* karena dasar pengujian (batu uji) saat ini secara substansial berbeda dengan perkara terdahulu, yaitu:

- Dalam Perkara Nomor **134/PUU-XXIV/2026**, batu uji yang digunakan adalah **Pasal 28D ayat (1)** dan **Pasal 28F** UUD NRI Tahun 1945.
- Sedangkan dalam permohonan *a quo*, batu uji yang digunakan adalah **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945.

Bahwa karena telah terbebas dari *ne bis in idem*, sangat beralasan hukum bagi Mahkamah Konstitusi untuk menerima, memeriksa, dan mengadili permohonan *a quo* hingga pemeriksaan pokok perkara.

B. TENTANG PASAL 146 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 1 AYAT (3) DAN PASAL 28H AYAT (2) 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.

Bahwa **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 146** UU Penerbangan bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945. Alasan hukumnya, **Pasal 146** telah memberikan hak kepada **PENGANGKUT** untuk bebas dari tanggung jawab, tetapi tidak mewajibkan mereka memberikan bukti alasan keterlambatan yang sah seperti **surat keterangan resmi dari instansi terkait** secara langsung di dalam **Pasal 146**. Akibatnya, **Pasal 146** secara nyata bertentangan dengan:

1. Prinsip Negara Hukum Yang Berkeadilan (Pasal 1 Ayat (3) UUD NRI Tahun 1945)

Bahwa **Pasal 1 ayat (3)** UUD NRI Tahun 1945 secara imperatif menegaskan bahwa *“Negara Indonesia adalah negara hukum.”* Secara doktrinal, prinsip Negara Hukum tidak boleh direduksi sekadar sebagai formalitas tekstual, melainkan harus berwujud sebagai instrumen penegakan keadilan substantif. Konsekuensi logis dari prinsip ini adalah hukum harus bekerja demi melindungi hak-hak dasar **PENUMPANG** dari segala bentuk dominasi, eksploitasi, maupun perlakuan tidak adil oleh subjek hukum lain yang memiliki posisi tawar lebih kuat.

Bahwa gagasan perlunya perlindungan hukum substantif bagi warga negara ini sejalan dengan pemikiran mantan Ketua Mahkamah Konstitusi, **Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H.**, dalam bukunya yang berjudul *Menuju Negara Hukum Yang Demokratis* (Diterbitkan oleh PT Bhuana Ilmu Populer, Jakarta, 2009, Halaman 395). Beliau menegaskan ***bahwa dalam konsepsi negara hukum modern, hukum tidak boleh dibiarkan menjadi instrumen kekuasaan yang kaku dan memihak, melainkan harus mengabdikan pada penegakan keadilan material. Negara hukum sejati wajib menciptakan mekanisme pertanggungjawaban***

yang transparan, berkepastian, dan akuntabel guna mencegah terjadinya kesewenang-wenangan.

Dalam hubungan hukum antara **PENGANGKUT** dan **PENUMPANG**, Negara Hukum harus hadir sebagai penyeimbang kedudukan. Di dalam doktrin hukum modern, tindakan memberikan hak istimewa kepada **PENGANGKUT** untuk terbebas dari tanggung jawab ganti rugi akibat keterlambatan yang diderita **PENUMPANG** merupakan bentuk pembatasan hak materiil yang sangat ekstrem. Pembatasan ekstrem semacam ini hanya dapat dibenarkan dalam koridor Negara Hukum apabila diimbangi dengan batasan kewenangan serta syarat pembuktian yang adil, setara, dan berkepastian hukum di tingkat undang-undang.

Negara berkewajiban konstitusional untuk menyediakan alat kendali seketika bagi **PENUMPANG** dalam pasal yang sama guna menguji keabsahan alasan lolosnya **PENGANGKUT** tersebut. Tindakan pembentuk undang-undang yang memberikan hak pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT** pada level undang-undang, namun mengasingkan prosedur pengujian buktinya ke level peraturan dibawah undang-undang *in casu* Peraturan Menteri, merupakan bentuk **degradasi norma konstitusional** dan kelalaian negara dalam mendistribusikan keadilan hukum yang setara bagi **PENUMPANG**.

2. Pasal 28H Ayat (2) UUD NRI Tahun 1945

Bahwa **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 mengatur:

Setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.

Jika diurai secara mendalam berdasarkan doktrin *Affirmative Action* (Tindakan Afirmatif) dan Asimetri Hubungan Hukum Konsumen (**PENUMPANG**) dengan Pelaku Usaha (**PENGANGKUT**), maka **Pasal 146** UU Penerbangan saat ini secara nyata telah mencederai 3 (tiga) unsur konstitusional **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945, yaitu:

- **Unsur "Perlakuan Khusus" Akibat Risiko Pembayaran Lunas Di Muka**

Karakteristik hubungan hukum antara **PENUMPANG** dan **PENGANGKUT** bersifat sangat tidak seimbang sejak awal mula perjanjian disepakati. **PENUMPANG** diwajibkan secara mutlak untuk menuntaskan prestasi hukumnya di muka secara sempurna, yaitu dengan membayar lunas harga tiket sebelum pelayanan dinikmati. Begitu uang beralih ke tangan

PENGANGKUT, PENUMPANG seketika berada pada posisi rentan dan mengalami kebutaan informasi. **PENUMPANG** tidak memiliki kapasitas, keahlian teknis, maupun akses hukum untuk memeriksa ruang kemudi, catatan log mekanik, ataupun laporan internal meteorologi **PENGANGKUT**. Sebaliknya, **PENGANGKUT** menguasai modal, armada, dan seluruh informasi operasional secara sepihak.

Oleh karena itu, konstitusi melalui frasa "**perlakuan khusus**" dalam **Pasal 28H ayat (2)** mewajibkan Negara untuk mengintervensi ketimpangan struktural ini. **Perlakuan khusus** tersebut wajib diwujudkan di dalam **Pasal 146** UU Penerbangan dengan cara membalik beban pembuktian secara mutlak melalui kewajiban melekat. **PENGANGKUT** wajib secara proaktif menyediakan instrumen pembuktian yang objektif berupa **surat keterangan resmi dari instansi terkait**, yaitu melalui Otoritas Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, atau Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika tanpa perlu diminta oleh **PENUMPANG** yang sedang mengalami kebutaan informasi di lapangan ketika mengalami keterlambatan.

- **Unsur "Untuk Memperoleh Kesempatan Dan Manfaat Yang Sama"**

Bahwa jaminan keperdataan bagi **PENUMPANG** untuk menuntut ganti kerugian akibat keterlambatan sebagaimana diatur dalam UU Penerbangan akan kehilangan "manfaat dan kesempatan" operasionalnya apabila prosedur pembuktian **tidak diatur dalam tingkat undang-undang**. Tanpa adanya kewajiban pembuktian dengan **surat keterangan resmi dari instansi terkait** yang diletakkan langsung di dalam tubuh **Pasal 146**, kesempatan **PENUMPANG** untuk menyanggah klaim sepihak **PENGANGKUT** yang berlindung di balik tameng abstrak cuaca atau teknis operasional adalah nihil.

Agar **PENUMPANG** memperoleh **kesempatan dan manfaat hukum yang setara** dalam **Pasal 28H ayat (2)** ketika menghadapi kekuatan korporasi, undang-undang harus memberikan alat kendali informasi yang seimbang. **Surat keterangan resmi dari instansi** pemerintah yang netral adalah satu-satunya instrumen hukum yang dapat memberikan "**manfaat yang sama**" bagi **PENUMPANG** untuk menegakkan hak keperdataannya secara berimbang.

- **Unsur "Guna Mencapai Persamaan Dan Keadilan"**

Persamaan hukum tidak akan pernah tercapai apabila hukum memperlakukan dua pihak secara timpang. Menuntut **PENUMPANG** untuk membuktikan sendiri kesalahan operasional di dalam ruang internal

PENGANGKUT merupakan sebuah bentuk pembebanan bukti yang mustahil.

Keadilan substantif baru akan terwujud apabila undang-undang mengunci hak pengecualian tanggung jawab milik **PENGANGKUT** dengan rantai prosedur yang ketat di dalam pasal yang sama *in casu* **Pasal 146**. Jika **PENGANGKUT** ingin menikmati hak istimewa berupa pembebasan dari tanggung jawab ganti rugi akibat keterlambatan, maka keadilan menuntut **PENGANGKUT** secara hukum wajib melampirkan **surat keterangan resmi** yang diproduksi oleh Negara melalui lembaga yang berwenang sebagai penyeimbang atas uang pembayaran lunas yang telah mereka terima dari **PENUMPANG**.

Bahwa akibat hukum dari berlakunya **Pasal 146 UU Penerbangan** saat ini yang mengatur pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT** di tingkat undang-undang namun sama sekali tidak mengatur bukti apa yang wajib ditunjukkan **PENGANGKUT** untuk membebaskan diri, *in casu* **keajiban melampirkan surat keterangan resmi dari instansi terkait**, telah menciptakan ketidakpastian hukum bagi **PENUMPANG**.

Selama ini, alasan keterlambatan baik karena faktor cuaca maupun teknis operasional hanya diberitahukan secara sepihak melalui pengeras suara bandara **tanpa disertai surat keterangan resmi dari instansi terkait**. Akibatnya **PENUMPANG** sama sekali tidak dapat memverifikasi kebenaran alasan yang disampaikan, apakah keterlambatan tersebut murni karena faktor alamiah/keselamatan, ataukah manipulasi sepihak untuk menutupi kegagalan faktor manajemen internal.

Realitas empiris ini telah menjadi rahasia umum dalam dunia penerbangan domestik, yang bahkan mungkin pernah disaksikan, dialami, dan dirasakan langsung oleh Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi selaku pengguna moda transportasi udara.

"SURAT KETERANGAN RESMI DARI INSTANSI TERKAIT" BUKANLAH SEBUAH ISTILAH ASING

Bahwa istilah "**surat keterangan resmi dari instansi terkait**" yang dimohonkan **PARA PEMOHON** bukanlah sebuah istilah asing, melainkan telah diakui oleh peraturan terkait UU Penerbangan, **namun selama ini menjadi mandul karena salah peletakan hierarki norma**. Berikut adalah argumen hukumnya:

- Bahwa **Pasal 5 ayat (6)** PM 89 Tahun 2015 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 **Pasal 5 ayat (7)** PM 89 Tahun 2015 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.

Bahwa siapa **INSTANSI TERKAIT** yang dimaksud **PARA PEMOHON** telah diatur dan didefinisikan juga secara lengkap dalam pasal-pasal UU Penerbangan itu sendiri, yaitu:

- **Pasal 1 Angka 44** UU Penerbangan mengatur:

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

- **Pasal 1 Angka 45** UU Penerbangan 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.

- **Penjelasan Pasal 288** UU Penerbangan mengatur:

Yang dimaksud dengan "UNIT PELAYANAN INFORMASI METEOROLOGI" ADALAH BADAN YANG TUGAS DAN TANGGUNG JAWABNYA DI BIDANG METEOROLOGI, KLIMATOLOGI, DAN GEOFISIKA." (Dalam hal ini secara eksplisit merujuk pada Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika).

Bahwa dengan demikian, penggabungan dan penegasan **dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait** ke dalam satu rumusan **Pasal 146** UU Penerbangan yang baru merupakan langkah rasional dan konstitusional yang sangat beralasan hukum. Langkah ini dilakukan untuk mengakhiri praktik kamufase **PENGANGKUT** yang kerap di duga memanipulasi alasan keterlambatan demi menghindari ganti rugi, **sekaliqus menyatukan pembebasan tanggung jawab dan pembuktiannya dalam satu pasal**

atau dalam level undang-undang yang validitasnya telah diakui sendiri oleh UU Penerbangan.

Bahwa berdasarkan seluruh rangkaian uraian hukum di atas, pertentangan **Pasal 146** UU Penerbangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 secara nyata telah memenuhi seluruh unsur kerugian konstitusional sebagaimana diatur dalam **Pasal 4 ayat (2)** PMK Nomor 7 Tahun 2025, dengan urutan argumentasi sebagai berikut:

- **Pertama**, adanya hak konstitusional **PARA PEMOHON** yang diberikan dan dijamin secara tegas oleh UUD NRI 1945, khususnya hak atas jaminan prinsip negara hukum yang tertib berdasarkan **Pasal 1 ayat (3)** serta hak mendapatkan kemudahan dan perlindungan khusus selaku **PENUMPANG** demi mencapai keadilan substantif berdasarkan **Pasal 28H ayat (2)**.
- **Kedua**, hak konstitusional tersebut nyata-nyata telah dan akan dirugikan oleh berlakunya **Pasal 146** UU Penerbangan akibat tidak dikuncinya syarat bukti autentik berupa surat **keterangan resmi dari instansi terkait** di tingkat undang-undang pada pasal yang sama.
- **Ketiga**, kerugian konstitusional **PARA PEMOHON** yang dimaksud bersifat spesifik (khusus), baik yang bersifat aktual maupun potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi dan terus terjadi akibat rapuhnya regulasi perlindungan hukum bagi **PENUMPANG in casu** akibat berlakunya **Pasal 146** UU Penerbangan yang mengambang tanpa batasan pembuktian yang ketat.
- **Keempat**, adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) yang langsung dan tidak terputus antara kerugian aktual maupun potensial yang dialami **PENUMPANG** dengan berlakunya **Pasal 146** UU Penerbangan yang dimohonkan untuk diuji. Longgarnya pasal ini menjadi akar penyebab utama yang memberi peluang bagi **PENGANGKUT** untuk memanipulasi kelalaian manajemen internal mereka menjadi seolah-olah kendala operasional yang sah demi menghindari kewajiban ganti rugi.
- **Kelima**, adanya kepastian pemulihan hak melalui putusan Mahkamah Konstitusi, dimana dengan dikabulkannya permohonan ini, maka kerugian konstitusional yang bersifat aktual tidak akan terjadi lagi dan terpulihkan secara hukum karena batasan alasan pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT** telah dikunci secara limitatif dengan **surat keterangan resmi dari instansi terkait**, sedangkan kerugian konstitusional yang bersifat potensial dipastikan tidak akan pernah terjadi di masa depan.

C. TENTANG FRASA ANTARA LAIN DALAM PENJELASAN PASAL 146 UU PENERBANGAN IN CASU ALASAN KETERLAMBATAN YANG DISEBABKAN OLEH TEKNIS OPERASIONAL BERTENTANGAN DENGAN PASAL 1 AYAT (3) DAN PASAL 28H AYAT (2) UUD NRI TAHUN 1945

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).*

Dst.....

Bahwa dalam praktiknya, seringkali terjadi pertentangan norma pada hukum positif, baik berupa pertentangan antara undang-undang, antara pasal-pasal, maupun pertentangan antara norma pada batang tubuh dengan bagian penjelasannya. 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 **PARA PEMOHON** mendalilkan frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI 1945, dengan dengan argumen hukum sebagai berikut:

1. Pertentangan Terhadap Prinsip Negara Hukum (Pasal 1 Ayat [3] UUD NRI 1945)

Bahwa **Pasal 1 ayat (3)** UUD NRI 1945 secara absolut mendeklarasikan Indonesia sebagai Negara Hukum. Secara doktrinal, cita negara hukum formal dan materiil mensyaratkan elemen-elemen fundamental yang tidak boleh direduksi oleh norma undang-undang di bawahnya, antara lain: **Asas Kepastian**

Hukum, Asas Keterdugaan, dan Perlindungan terhadap Tindakan Kesewenang-wenangan.

Frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional secara nyata meruntuhkan fondasi negara hukum tersebut dengan argumentasi sebagai berikut:

- **Negara Hukum Mensyaratkan Kepastian dan Keterdugaan, Bukan Karet Kontemplatif**

Dalam konsep *the rule of law*, hukum harus memberikan pedoman perilaku yang jelas, rigid, dan dapat diprediksi akibat hukumnya. Penggunaan frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional dalam mendefinisikan pengecualian tanggung jawab hukum (ganti rugi) adalah suatu kecacatan legislasi. Frasa tersebut mengubah sifat norma dari yang seharusnya bersifat **tertutup dan limitatif** menjadi **terbuka dan multitafsir**. Akibatnya, hukum kehilangan daya prediktabilitasnya, karena batasan mengenai apa yang dimaksud dengan "teknis operasional" tidak pernah selesai, mengambang, dan bergantung pada dinamika interpretasi sepihak di lapangan.

- **Negara Hukum Melarang Norma Hukum Menjadi Alat Legitimasi Kesewenang-wenangan**

Esensi pembentukan hukum adalah untuk membatasi kekuasaan atau dominasi pihak yang kuat agar tidak bertindak sewenang-wenang terhadap pihak yang lemah. Ketidakpastian definisi akibat frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional secara langsung memberikan cek kosong dan diskresi tanpa batas kepada **PENGANGKUT** selaku pemilik korporasi maskapai. **PENGANGKUT** diberikan ruang regulasi untuk melakukan penyelundupan hukum secara sepihak dengan cara meredefinisi, memperluas, dan memasukkan segala bentuk kelalaian manajemen internal mereka ke dalam 'keranjang sampah' alasan teknis operasional guna meloloskan diri dari kewajiban membayar kompensasi. Hukum yang seharusnya menjadi benteng perlindungan warga negara, justru berubah fungsi menjadi tameng impunitas korporasi.

2. Pertentangan terhadap Unsur-Unsur Hak Konstitusional (Pasal 28H ayat [2] UUD NRI 1945)

Bahwa **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI 1945 menegaskan: "**Setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.**"

Pasal ini merupakan amanat konstitusional yang mewajibkan negara melakukan tindakan afirmatif (*affirmative action*) untuk melindungi kelompok rentan demi memulihkan ketimpangan struktural. Dalam industri penerbangan, konsumen (**PENUMPANG**) berada pada posisi yang sangat lemah akibat adanya **Asimetri Informasi (*Information Asymmetry*)** dan **Ketimpangan Ekonomi/Sektoral**.

Frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional secara nyata menelikung dan bertentangan dengan setiap unsur dalam **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI 1945 sebagai berikut:

- **Pertentangan dengan Unsur "Mendapat Kemudahan dan Perlakuan Khusus"**

Alih-alih memberikan kemudahan dan perlakuan khusus (*affirmative treatment*) kepada **PENUMPANG** yang dirugikan akibat waktu hidupnya terbuang oleh keterlambatan, norma *a quo* justru memberikan "kemudahan dan perlakuan khusus" **secara terbalik** kepada **PENGANGKUT**. **PENGANGKUT** diberikan ruang privilese untuk menguasai secara eksklusif data teknis penerbangan, mencatat alasan keterlambatan secara sepihak, dan dengan mudah mengklaim alasan non-ganti rugi berdasarkan tafsir liar dari frasa "**antara lain**". Negara justru mempermudah posisi **PENGANGKUT** untuk mangkir dari tanggung jawab kemanusiaan dan finansialnya.

- **Pertentangan dengan Unsur "Memperoleh Kesempatan dan Manfaat yang Sama"**

Konstitusi menghendaki adanya *equality of opportunity* (kesempatan yang sama). Namun, keberadaan Frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional menutup rapat kesempatan **PENUMPANG** untuk membela hak-haknya. Ketika terjadi keterlambatan, **PENUMPANG** tidak pernah memiliki kesempatan yang sama untuk menguji apakah alasan "teknis operasional" yang diumumkan **PENGANGKUT** lewat pengeras suara adalah benar fakta operasional atau sekadar dalih penutup kelalaian kru. **PENGANGKUT**

menikmati "manfaat" dari ketertutupan data penerbangan, sedangkan **PENUMPANG** dipaksa menerima kerugian secara pasrah tanpa hak menguji validitas alasan tersebut.

- **Pertentangan dengan Unsur "Guna Mencapai Persamaan dan Keadilan":**

Keadilan hukum hanya dapat dicapai apabila hukum mendistribusikan beban tanggung jawab secara proporsional. Dengan membiarkan norma pengecualian ganti rugi bersifat *open-ended* melalui frasa "**antara lain**" dalam **penjelasan Pasal 146** UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional, negara melanggar ketidaksetaraan struktural. **PENGANGKUT** yang memiliki modal besar, kuasa atas informasi, dan perangkat hukum yang kuat, diberikan ruang tak terbatas untuk meloloskan diri. Sebaliknya, **PENUMPANG** sebagai subjek hukum yang mandiri dan lemah dipaksa memikul beban kerugian materiil maupun immateriil sendirian. Hal ini bukan lagi sekadar ketidakadilan biasa, melainkan sebuah bentuk penindasan legalistik yang dilegitimasi oleh undang-undang.

Bahwa berdasarkan **Lampiran II** UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (sebagaimana telah diubah terakhir dengan UU Nomor 13 Tahun 2022) pada **Bagian I** tentang **Kerangka Peraturan Perundang-undangan Huruf G** mengenai Penjelasan, secara eksplisit dan imperatif diatur batasan yuridis baku penyusunan penjelasan sebagai berikut:

- **Angka 176:**
"Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk Peraturan Perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu, Penjelasan hanya memuat uraian atau jabaran lebih lanjut dari norma yang diatur dalam batang tubuh."
- **Angka 177:**
"Penjelasan tidak dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk membuat peraturan lebih lanjut dan hindari membuat rumusan norma di bagian penjelasan."
- **Angka 178:**
"Dalam penjelasan dihindari rumusan yang isinya memuat perubahan terselubung terhadap ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan."

Berdasarkan ketiga ketentuan di atas secara tegas menegaskan asas **lex certa** (hukum harus jelas) dan **lex stricta** (hukum harus tegas), dimana Bagian

Penjelasan dilarang keras menciptakan norma baru, memuat perubahan terselubung, maupun melakukan perluasan makna yang melampaui batas-batas limitatif batang tubuhnya. Namun, aturan baku pembuatan undang-undang ini nyata-nyata telah dilanggar oleh keberadaan frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional. Frasa "antara lain" di dalam ketentuan tersebut telah menciptakan norma baru yang bersifat terbuka (*open-ended*), melakukan perluasan makna yang liar, dan memuat perubahan terselubung yang merusak sifat pembatasan dari batang tubuh Pasal 146 itu sendiri.

Bahwa mengenai fungsi penjelasan undang-undang, Mahkamah Konstitusi dalam pendirian hukumnya yang konsisten (**vide Putusan Nomor 26/PUU-XIV/2016 dan Putusan Nomor 38/PUU-XIX/2021**) menegaskan bahwa kedudukan Penjelasan harus tunduk pada asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan, yaitu:

- 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.***

Bahwa menurut **PARA PEMOHON**, frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan *in casu* alasan keterlambatan karena teknis operasional yang bersifat terbuka harus diberikan pemaknaan menjadi bersifat tertutup. Batasan alasan tersebut wajib dimaknai menggunakan kata **"TERDIRI DARI"** sebagai penyeimbang dalam klausul pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT**.

Dalam teknik penyusunan peraturan di Indonesia berdasarkan **Lampiran II UU Nomor 12 Tahun 2011**, pemilihan diksi untuk merinci suatu kategori sangat menentukan arah perlindungan hak konstitusional. Perbandingan sifat diksi tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut:

Frasa	Sifat Daftar	Fleksibilitas Interpretasi
Antara Lain	Terbuka	Tinggi (Bisa ditambah dengan analogi)
Terdiri Dari	Tertutup	Rendah (Hanya yang tertulis yang sah)

Secara teoritis dan praktis, perubahan pemaknaan dari frasa non-limitatif ("antara lain") menjadi frasa limitatif ("terdiri dari") khusus pada klausul rincian alasan keterlambatan yang disebabkan oleh teknis operasional dalam Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan membawa akibat hukum yang sangat signifikan secara hukum, yaitu:

1. Hilangnya sifat "karet" atau fleksibilitas interpretasi dari frasa "teknis operasional". **PENGANGKUT** tidak lagi memiliki ruang diskresi sepihak untuk menyelundupkan alasan-alasan manajerial internal yang manipulatif ke dalam payung alasan pembebasan tanggung jawab.
2. Hukum menjadi pasti, jelas, dan dapat diprediksi. Baik **PENUMPANG** maupun **PENGANGKUT** memiliki standarisasi baku yang objektif mengenai peristiwa apa saja yang secara sah masuk dalam kategori "teknis operasional" yang menggugurkan kewajiban ganti kerugian, sehingga mengeliminasi ruang perdebatan di lapangan.
3. Perubahan ini secara ekstrem memotong asimetri informasi. **PENUMPANG** tidak lagi dipaksa menerima klaim sepihak dari peneras suara **PENGANGKUT**, melainkan dilindungi oleh batasan limitatif undang-undang yang memberikan hak konstitusional atas kemudahan dan keadilan substantif.
4. Dengan membatasi ruang "teknis operasional" secara rigid melalui diksi "terdiri dari", maka segala kegagalan **PENGANGKUT** yang bersumber dari kelalaian internal (seperti kru terlambat atau ketidaksiapan pesawat) secara otomatis berkonsekuensi hukum pada kewajiban pembayaran ganti kerugian tanpa ada celah manipulasi normatif.

Bahwa berdasarkan seluruh rangkaian uraian hukum di atas, keberadaan **frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan in casu alasan keterlambatan karena teknis operasional** secara nyata telah bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI 1945 dan telah memenuhi 5 (lima) syarat kerugian konstitusional **PARA PEMOHON** dalam **Pasal 4 ayat (2)** PMK Nomor 7 Tahun 2025, yaitu:

- **Adanya Hak Konstitusional PARA PEMOHON**
Khususnya prinsip negara hukum dan kepastian hukum yang adil berdasarkan **Pasal 1 ayat (3)** serta hak atas kemudahan dan perlakuan khusus demi mencapai keadilan bagi **PENUMPANG** berdasarkan **Pasal 28H ayat (2)**;
- **Adanya Kerugian Hak Konstitusional**
Hak tersebut nyata-nyata dirugikan oleh keberadaan **frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan in casu alasan keterlambatan yang disebabkan oleh teknis operasional** karena sifat normanya yang terbuka. Sifat longgar ini memberikan ruang bebas bagi **PENGANGKUT** untuk menafsirkan sendiri arti teknis operasional secara sepihak dan memasukkan alasan kelalaian manajemen internal demi menghindari kewajiban hukum kepada **PENUMPANG**;
- **Kerugian Bersifat Spesifik, Aktual, dan Potensial**
Kerugian yang dialami **PARA PEMOHON** bersifat khusus, dimana menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan telah dan akan terjadi akibat perluasan makna dari keberadaan **frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan in casu alasan keterlambatan karena teknis operasional**. Hal ini membuat **PENGANGKUT** dapat dengan mudah menyembunyikan buruknya manajemen mereka di balik dalih kendala operasional;
- **Adanya Hubungan Sebab-Akibat (*Causal Verband*)**
Terdapat hubungan sebab-akibat yang langsung antara kerugian yang dialami **PARA PEMOHON** dengan berlakunya **frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan in casu alasan keterlambatan karena teknis operasional**. Jika frasa karet tersebut diberikan pemaknaan oleh Mahkamah Konstitusi, maka **PENGANGKUT** tidak akan memiliki celah hukum untuk memanipulasi alasan manajemen demi menghindari kewajiban ganti rugi; serta
- **Adanya Kepastian Pemulihan Hak**
Jika permohonan ini dikabulkan dan **frasa antara lain dalam penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan in casu alasan keterlambatan karena teknis operasional** dinyatakan bertentangan dengan UUD 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai **terdiri dari**, maka kerugian konstitusional **PENUMPANG** tidak akan terjadi dan terpulihkan secara hukum karena batasan alasan pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT** telah dikunci menjadi bersifat tertutup.

Sebagai contoh perbandingan dalam **Penjelasan Pasal 126 ayat (3) huruf a** mengatur:

Yang dimaksud dengan “tarif jarak” adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli. Tarif jarak terdiri dari biaya pokok rata-rata ditambah dengan keuntungan wajar.

Penggunaan frasa “terdiri dari” dalam ketentuan tersebut secara hukum menegaskan bahwa komponen pembentuk **Tarif Jarak** bersifat tertutup, pasti, dan mutlak. Ruang lingkupnya telah dikunci secara terbatas hanya pada 2 (dua) unsur, yaitu biaya pokok rata-rata dan keuntungan wajar. Pola perumusan yang tegas ini secara hukum bertujuan untuk menutup rapat celah penafsiran melebar, serta mencabut kebebasan bertindak bagi **PENGANGKUT** agar tidak dapat menafsirkan sendiri secara sepihak komponen apa saja yang boleh dimasukkan ke dalam Tarif Jarak di luar apa yang sudah dipatok oleh undang-undang induk.

D. TENTANG PASAL 170 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 1 AYAT (3) DAN PASAL 28H AYAT (2) UUD NRI TAHUN 1945

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 3** Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 mengatur:

Keterlambatan penerbangan dikelompokkan menjadi 6 (enam) kategori keterlambatan, yaitu:

- a. Kategori 1, keterlambatan penerbangan selama 30 menit sampai dengan 60 menit;***
- b. Kategori 2, keterlambatan penerbangan selama 61 menit sampai dengan 120 menit;***
- c. Kategori 3, keterlambatan penerbangan selama 121 menit sampai dengan 180 menit;***
- d. Kategori 4, keterlambatan penerbangan selama 181 menit sampai dengan 240 menit;***
- e. Kategori 5, keterlambatan penerbangan lebih dari 240 menit; dan***
- f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.***

Bahwa **Pasal 9 ayat (1)** Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 89 Tahun 2015 mengatur:

Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi sesuai dengan kategori keterlambatan sebagaimana di maksud dalam Pasal 3, berupa:

- a. keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;*
- b. keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (snack box);*
- c. keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat (heavy meal);*
- d. keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makanan ringan (snack box) dan makanan berat (heavy meal);*
- e. keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000,- dan*
- f. keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket).*

Bahwa **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 170** UU penerbangan bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 karena tidak mengatur secara tegas ganti kerugian keterlambatan wajib dihitung berdasarkan variabel jarak tempuh dan durasi keterlambatan yang seharusnya diatur dalam derajat undang-undang sebagai penyeimbang asas pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT**, dengan argumen hukum sebagai berikut:

1. Pertentangan Terhadap Prinsip Negara Hukum Berdasarkan Pasal 1 Ayat (3) UUD NRI Tahun 1945

Negara Hukum menghendaki adanya penegakan Asas Proporsionalitas, Keadilan Distributif, dan Asas Kesetaraan Derajat Norma Perundang-undangan.

• **Pelanggaran Asas Proporsionalitas Dan Keadilan Distributif Melalui Penyeragaman Flat**

Bahwa Prinsip Negara Hukum mengamanatkan prinsip **“*treat unequal things unequally*”** (perlakuan terhadap hal-hal yang berbeda harus dibedakan sesuai tingkat perbedaannya). Kebijakan menyamakan nilai ganti kerugian sebesar **Rp. 300.000,-** nyata-nyata telah memperlakukan dua kondisi kedudukan yang sangat timpang secara seragam. Cacat logika legislasi ini gagal memberikan keseimbangan beban serta sangat mencederai rasa keadilan sebagai negara hukum.

Sangat tidak adil ketika kerugian **PENUMPANG rute Jakarta-Papua** dihargai

sama dengan **PENUMPANG** rute Jakarta-Yogyakarta padahal karakteristik kedua penerbangan tersebut sangat kontras, dimana rute Jakarta–Yogyakarta hanya membutuhkan waktu terbang selama **45 (empat puluh lima) menit** di zona Waktu Indonesia Barat (WIB). Sementara itu, rute Jakarta–Papua membutuhkan waktu terbang langsung (*direct flight*) selama **6 (enam) jam 35 (tiga puluh lima) menit**, dan bahkan dapat membengkak hingga **10 (sepuluh) jam apabila harus transit**, belum lagi ditambah adanya selisih waktu **2 (dua) jam lebih cepat** di zona Waktu Indonesia Timur (WIT). Akibatnya, keterlambatan selama 4 (empat) jam pada rute jarak jauh mengakibatkan akumulasi kehilangan waktu produktif secara masif dan beban kedudukan yang jauh lebih berat yang tidak dapat disetarakan begitu saja dengan rute jarak pendek.

- **Pelanggaran Asas Kesetaraan Derajat Norma Perundang-undangan**

Oleh karena hak istimewa berupa pembebasan tanggung jawab bagi **PENGANGKUT** telah diatur dan dijamin dalam kedudukan norma tertinggi setingkat Undang-Undang (*in casu* **Pasal 146** UU Penerbangan), maka secara mutlak, instrumen perlindungan hukum yang berfungsi sebagai penyeimbang atas kerugian warga negara akibat hak istimewa tersebut **wajib diatur dalam derajat Undang-Undang pula**. Aturan mengenai **dasar penghitungan** kerugian rute jarak jauh yang melibatkan transit dan lintas zona waktu WIB-WIT tidak boleh dilempar begitu saja ke Peraturan Menteri yang berujung pada pengabaian hak primer warga negara.

- **Pelanggaran Tata Urutan Materi Muatan Perundang-undangan**

Berdasarkan **Pasal 10 ayat (1) huruf a** UU Nomor 12 Tahun 2011, materi muatan mengenai perimbangan, perlindungan, atau pembatasan hak keperdataan masyarakat wajib dikunci di tingkat *Statutory Level* (Undang-Undang). Pendelegasian blanko kosong pada **Pasal 170** UU Penerbangan membuat esensi penyeimbang hak warga negara menjadi absen dari undang-undang induknya, sehingga skema perlindungan hukum gagal mengoreksi kerugian nyata yang ditanggung masyarakat akibat disparitas geografis Indonesia.

2. Pertentangan Terhadap Unsur-Unsur Hak Konstitusional Berdasarkan Pasal 28H Ayat (2) UUD NRI Tahun 1945

Pasal 28H ayat (2) UUD NRI 1945 menjamin hak warga negara untuk mendapatkan *Affirmative Action* atau intervensi perlindungan dari negara ketika warga negara berhadapan dengan struktur sosial-ekonomi yang tidak

seimbang. Ketidaktegasan Pasal 170 UU Penerbangan yang tidak mengatur variabel jarak tempuh dan durasi keterlambatan di tingkat undang-undang secara nyata bertentangan dengan setiap unsur dalam Pasal 28H ayat (2) sebagai berikut:

- **Pertentangan Terhadap Unsur "Kemudahan Dan Perlakuan Khusus"**

Unsur ini mengharuskan undang-undang memberikan perlindungan ekstra-protektif bagi pihak yang lemah. Pada rute Jakarta-Yogyakarta, PENUMPANG yang mengalami keterlambatan memiliki kemudahan untuk beralih ke moda transportasi alternatif (kereta api atau jalur darat). Sebaliknya, pada rute Jakarta-Papua, tidak ada pilihan moda transportasi alternatif yang cepat. Ketika terjadi keterlambatan di bandara transit, PENUMPANG terjebak dalam ketidakpastian tanpa jaminan akomodasi yang layak. Ketidadaan standar variabel jarak tempuh dan durasi keterlambatan di dalam undang-undang in casu Pasal 170 justru mencabut "kemudahan" konsumen dan membiarkan mereka terlantar secara tidak manusiawi.

- **Pertentangan terhadap Unsur "Memperoleh Kesempatan dan Manfaat yang Sama"**

Akibat nilai ganti rugi flat sebesar Rp. 300.000,-, PENUMPANG rute jarak jauh kehilangan kesempatan untuk memulihkan kerugian ekonominya secara setara. Bagi PENUMPANG Jakarta-Yogyakarta, nilai tersebut mungkin dapat mengurangi sebagian kecil kerugian waktu mereka. Namun, bagi PENUMPANG Jakarta-Papua, nilai Rp. 300.000,- tidak memiliki manfaat yang berarti karena tidak sebanding dengan harga tiket yang mahal, serta hilangnya kesempatan akibat gagalnya konektivitas penerbangan lanjutan (*connecting flight*) di bandara transit yang disebabkan oleh mundurnya jadwal penerbangan pertama.

- **Pertentangan terhadap Unsur "Mencapai Persamaan dan Keadilan Substantif"**

Keadilan substantif hanya bisa dicapai jika hukum mengakui adanya perbedaan beban risiko fisik dan ekonomi di lapangan. Dengan membiarkan aturan ganti rugi buta terhadap jarak dan perbedaan zona waktu (WIB ke WIT), negara gagal menghadirkan persamaan nasib bagi warga negara di pelosok daerah. Hukum justru melanggar ketidakadilan struktural dengan membiarkan beban kerugian terbesar ditanggung sendiri oleh PENUMPANG rute jarak jauh.

Mengintegrasikan variabel jarak tempuh dan durasi keterlambatan ke dalam derajat Undang-Undang serta menutup celah intervensi regulasi di bawahnya merupakan satu-satunya cara mengaktualisasikan amanat **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945. Hal ini menciptakan keseimbangan hukum, dimana hak pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT** diimbangi oleh kewajiban ganti rugi yang rasional, proporsional, dan berperikemanusiaan bagi seluruh warga negara Indonesia tanpa terkecuali.

TENTANG INDONESIA DAPAT MENGADOPSI ATURAN KETERLAMBATAN PENERBANGAN DI UNI EROPA (UE) YANG MENGHITUNG GANTI KERUGIAN BERDASARKAN VARIABEL JARAK TEMPUH DAN DURASI KETERLAMBATAN (PERATURAN EC NO. 261/2004)

Bahwa sebagai perbandingan objektif yang rasional, **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 udara).

Bahwa hingga tahun 2026, Uni Eropa merupakan entitas yang terdiri dari 27 negara anggota. Dalam konteks integrasi kebijakan transportasi, kedudukan negara-negara anggota tersebut dapat dianalogikan sebagaimana provinsi-provinsi di Indonesia. Karakteristik kewilayahan tersebut 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-32)**, Uni Eropa membuktikan bahwa regulasi mengenai keterlambatan penerbangan dapat diatur secara sangat rinci, rigid, dan berpihak pada perlindungan **PENUMPANG**, dengan karakteristik sebagai berikut:

a. 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 secara progresif berdasarkan jarak penerbangan dan durasi keterlambatan (**VIDE Article/Pasal 7 BUKTI P-32**).

b. Kewajiban Transparansi Informasi Secara Tertulis

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.

c. **Beban Pembuktian Materiil Yang Dapat Diakses Publik**

Bahwa berdasarkan standar Uni Eropa **(VIDE WARNA HIJAU BUKTI P-33)**, **PENGANGKUT** tidak cukup hanya "mengklaim" adanya alasan teknis atau cuaca. **PENGANGKUT** wajib membuktikan klaim tersebut secara transparan dengan menyajikan bukti material dokumen yang dapat diakses oleh penegak hukum dan **PENUMPANG/KONSUMEN**, seperti kutipan resmi dari buku catatan penerbangan, laporan insiden yang autentik dan bukti korespondensi dengan otoritas bandara atau navigasi. Yang mana dalam UU Penerbangan setara dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait.

Bahwa dalam menguji konstiusionalitas **Pasal 170** UU Penerbangan, **PARA PEMOHON** memohon agar Mahkamah Konstitusi tidak terjebak dalam positivisme hukum klasik yang kaku. Paradigma tersebut harus dikesampingkan karena berdasarkan **Pasal 5 ayat (1)** UU Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Hakim Konstitusi secara eksplisit diwajibkan untuk menggali, mengikuti, dan memahami nilai-nilai hukum serta rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.

Oleh karena itu, guna menegakkan peran Mahkamah Konstitusi sebagai *the guardian of the constitution* yang progresif, **PARA PEMOHON** menetengahkan landasan teoretis berdasarkan **Doktrin Living Constitution** dalam Peradilan Konstitusi sebagaimana digagas oleh Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H.

Khittah hukum untuk menerapkan doktrin konstitusi yang hidup ini secara jernih diuraikan oleh Mantan Ketua Mahkamah Konstitusi tersebut dalam bukunya *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2006, hlm. 112-115) yang menyatakan:

“Undang-Undang Dasar harus dibaca sebagai dokumen yang hidup (living document). Tugas Mahkamah Konstitusi adalah menjembatani jarak antara teks konstitusi yang abstrak dengan realitas ketidakadilan yang dialami masyarakat akibat berlakunya suatu undang-undang yang usang atau cacat secara struktural.”

Dalam konteks permohonan *a quo*, doktrin tersebut memberikan legitimasi mutlak bagi Mahkamah Konstitusi untuk bertindak sebagai arsitek keadilan sosial. Ketika undang-undang formal melahirkan diskriminasi struktural dengan menyamakan nilai kompensasi antara rute pendek Jakarta-Yogyakarta dan rute jarak jauh Jakarta-Papua yang sarat akan kerugian ekonomi serta benturan lintas zona waktu maka Mahkamah Konstitusi wajib hadir meluruskan norma usang tersebut demi menegakkan keadilan konstitusional yang kontekstual.

Bahwa berdasarkan uraian di atas maka telah terbukti **Pasal 170** UU penerbangan bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 dan memenuhi secara mutlak 5 (lima) syarat kerugian konstitusional **PARA PEMOHON** sebagaimana dimaksud dalam **Pasal 4 ayat (2)** PMK 7 Tahun 2025, yaitu:

- **Adanya hak konstitusional PARA PEMOHON**, dalam hal ini hak atas jaminan kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam **Pasal 1 ayat (3)** serta hak atas kemudahan dan perlakuan khusus selaku konsumen demi mencapai keadilan yang sejati sebagaimana diatur dalam **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945;
- **Hak konstitusional tersebut nyata-nyata dirugikan** oleh berlakunya **Pasal 170** UU Penerbangan. Ketiadaan kewajiban hukum pada tingkat undang-undang untuk mengunci dasar hitungan ganti kerugian berdasarkan jarak tempuh dan durasi keterlambatan menyebabkan hilangnya fungsi penyeimbang hukum terhadap hak pembebasan tanggung jawab **PENGANGKUT**.
- **Kerugian konstitusional Pemohon bersifat khusus, nyata terjadi, maupun berupa ancaman kerugian di masa depan**, yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan dan terus terjadi akibat penyeragaman nilai ganti rugi sebesar Rp. 300.000,- yang buta terhadap perbedaan jarak tempuh yang jauh, rangkaian penerbangan lanjutan, serta perbedaan zona waktu;
- **Adanya hubungan sebab-akibat** yang langsung dan tidak terputus antara kerugian harta benda serta fisik yang nyata ditanggung oleh **PARA PEMOHON** rute jarak jauh dengan berlakunya norma **Pasal 170** UU Penerbangan yang mengabaikan faktor jarak dan durasi keterlambatan sebagai penyeimbang kedudukan hukum; serta
- **Adanya kepastian pemulihan hak**, dimana dengan dikabulkannya Permohonan Pengujian Materiil ini oleh Mahkamah Konstitusi, maka kerugian konstitusional yang didalilkan oleh **PARA PEMOHON** tidak akan terjadi lagi atau tidak akan terjadi. Putusan Mahkamah akan memaksa negara merombak skema ganti rugi menjadi sebanding, masuk akal, dan berkeadilan sejati.

E. TENTANG PASAL 176 UU PENERBANGAN BERTENTANGAN DENGAN PASAL 1 AYAT (3) DAN PASAL 28H AYAT (2) UUD NRI TAHUN 1945

Bahwa **Pasal 176** UU Penerbangan 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.

Bahwa **PARA PEMOHON** mendalilkan **Pasal 176** UU Penerbangan secara nyata bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** UUD NRI Tahun 1945 mengenai prinsip Negara Hukum dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 mengenai hak atas kemudahan dan perlakuan khusus demi mencapai keadilan substantif.

Pertentangan konstitusional ini terjadi karena **Pasal 176** UU Penerbangan menciptakan hambatan prosedural yang secara diskriminatif menutup pintu hak gugat perdata **PENUMPANG** di Pengadilan Negeri atas kerugian akibat keterlambatan penerbangan.

Cacat fundamental dari norma ini bersumber dari kelalaian legislatif (yang secara sengaja mengecualikan **Pasal 146** UU Penerbangan (yang mengatur tanggung jawab **PENGANGKUT** atas keterlambatan penerbangan) dari daftar rujukan pasal yang dapat digugat di Pengadilan Negeri.

Berdasarkan asas hukum *expressio unius est exclusio alterius* (penyebutan satu hal secara tegas berarti mengecualikan hal-hal lainnya), penyebutan pasal-pasal tanggung jawab secara limitatif di atas telah secara sistematis mengunci dan mematikan hak konstitusional **PENUMPANG** untuk menuntut keadilan prosedural apabila dirugikan secara waktu, kesempatan, maupun materiil akibat keterlambatan pengangkutan.

1. Analisis Pertentangan dengan Prinsip Negara Hukum (Pasal 1 Ayat (3) UUD NRI Tahun 1945)

Bahwa secara spesifik, kedudukan **Pasal 176** UU Penerbangan mengkhianati pilar Negara Hukum karena mengorbankan hak remedial perdata warga negara demi mempertahankan formalitas struktural teks undang-undang yang kaku.

Terkait pemenuhan prinsip Negara Hukum substantif ini, **PARA PEMOHON** bersandarkan pada pemikiran tokoh hukum progresif Indonesia, **Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, S.H.**, dalam bukunya yang berjudul *Penegakan Hukum Progresif* (Diterbitkan oleh Buku Kompas, Jakarta, 2010, Halaman 23), yang secara tegas menyatakan:

“Hukum adalah untuk manusia, bukan manusia untuk hukum. Kehadiran hukum bukan untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas dan lebih besar. Setiap kali ada masalah di dalam hukum, hukumlah yang harus ditinjau dan diperbaiki, bukan manusia yang dipaksa-paksa

untuk dimasukkan ke dalam skema hukum.”

Mengacu pada pemikiran tersebut, tindakan menolak hak gugat atas keterlambatan penerbangan berarti memaksakan teks hukum yang pincang dan melanggar asas universal **Ubi Jus Ibi Remedium** (di mana ada hak, di situ wajib ada upaya pemulihan). Negara Hukum tidak dibenarkan memberikan hak ganti rugi materiil di satu pasal (**Pasal 146**), namun mengamputi hukum acaranya di pasal yang lain (**Pasal 176**). Pembiaran terhadap ketimpangan norma ini meruntuhkan fungsi hukum sebagai instrumen perlindungan ketertiban dan keadilan yang merata.

2. Analisis Pertentangan dengan Hak Atas Kemudahan dan Perlakuan Khusus (Pasal 28H Ayat (2) UUD NRI Tahun 1945)

Bahwa penutupan pintu gugat ini secara nyata menabrak jaminan perlindungan Pasal **28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 yang secara imperatif menyatakan:

“Setiap orang berhak *mendapat kemudahan dan perlakuan khusus* untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.”

Jika dibedah secara mendalam, **Pasal 176** UU Penerbangan terbukti melanggar unsur-unsur wajib di dalam **28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945:

a. Pelanggaran Terhadap Unsur “Mendapat Kemudahan dan Perlakuan Khusus”

Bahwa frasa “mendapat kemudahan dan perlakuan khusus” merupakan mandat konstitusional bagi pembentuk undang-undang untuk memberikan proteksi lebih kepada pihak yang berada dalam posisi lemah agar terhindar dari kesewenang-wenangan. Dalam industri penerbangan, **PENUMPANG** adalah pihak yang berada dalam posisi hukum yang rapuh, mengalami kelelahan fisik di terminal, serta menderita kebutaan informasi operasional atas alasan keterlambatan yang diklaim **PENGANGKUT**.

Alih-alih memberikan “kemudahan” prosedural bagi **PENUMPANG** untuk menuntut hak keperdataannya, **Pasal 176** UU Penerbangan justru memberikan “perlakuan khusus yang terbalik” dengan menciptakan barikade hukum yang menguntungkan **PENGANGKUT**. Pengecualian **Pasal 146** dari ruang lingkup **Pasal 176** memaksa **PENUMPANG** melakukan pembuktian mandiri yang mustahil di luar pengadilan, yang secara nyata merupakan pengingkaran mutlak terhadap hak mendapat kemudahan yang dijamin oleh konstitusi.

b. **Pelanggaran Terhadap Unsur "Guna Mencapai Persamaan dan Keadilan"**

Bahwa dampak langsung dari hilangnya kemudahan hukum di atas adalah runtuhnya tujuan akhir konstitusi untuk menciptakan kesetaraan dan keadilan hukum substantif:

- **Ketidakcapaian Kesetaraan (Persamaan)**

Bagaimana mungkin "**persamaan**" dapat dicapai apabila undang-undang secara diskriminatif menutup pintu Pengadilan Negeri bagi **PENUMPANG** yang dirugikan akibat keterlambatan penerbangan, sementara untuk jenis kerugian lain pintu peradilan dibuka lebar? Tidak dimasukkannya klausul keterlambatan (**Pasal 146**) ke dalam skema **Pasal 176** secara sistematis melumpuhkan posisi tawar **PENUMPANG** di hadapan korporasi **PENGANGKUT**.

- **Pengkhianatan Terhadap Rasa Keadilan**

Konstitusi mengamanatkan perlakuan khusus "**guna mencapai keadilan**" yang sejati, bukan keadilan formalitas yang semu. Format hukum **Pasal 176** UU Penerbangan saat ini membiarkan **PENUMPANG** terjebak dalam posisi menerima begitu saja ganti rugi flat sepihak di bandara tanpa ada ruang untuk menguji kerugian lanjutan mereka di muka hakim. Mengamputi hak gugat dalam perkara keterlambatan penerbangan adalah bentuk pengkhianatan nyata terhadap komitmen negara dalam mendistribusikan keadilan yang merata bagi warga negaranya.

Bahwa untuk melihat bagaimana pertentangan norma tersebut bekerja menghancurkan hak konstitusional di atas, dampak kerugian dari **Pasal 176** UU Penerbangan ini terbukti bersifat riil dan nyata, **yang dipastikan dapat dialami oleh PARA PEMOHON** ketika haknya untuk mengajukan gugatan terganjal akibat keterlambatan penerbangan.

Dalam realitas di lapangan, ketika terjadi keterlambatan, **PENGANGKUT** hanya menyampaikan pengumuman sepihak melalui pengeras suara tanpa pernah menerbitkan **surat keterangan resmi dari instansi** berwenang. Di tengah situasi yang serba terburu-buru, letih, panik, dan dipenuhi ketidakpastian di bandara, **PENUMPANG** secara refleks menerima kompensasi minimalis berupa makanan atau uang tunai sebesar **Rp.300.000,-** semata-mata demi mempertahankan daya tahan akibat kelelahan menunggu.

Apabila **Pasal 176** UU Penerbangan tetap dibiarkan berlaku tanpa memasukkan klausul **Pasal 146**, maka akibat hukum yang timbul secara mutlak merugikan **PENUMPANG**, yaitu:

1. Terjadinya Pembalikan Fakta Hukum

Tindakan **PENUMPANG** menerima makanan atau uang **Rp. 300.000,-** akibat keterpaksaan situasi bandara akan dipelintir oleh **PENGANGKUT** sebagai bentuk "perdamaian" secara sukarela.

2. Beban Finansial Ganda

PENUMPANG tidak hanya dirugikan oleh keterlambatan penerbangan, tetapi juga dipaksa menanggung kerugian finansial baru berupa biaya perkara atas futilitas (kesia-siaan) energi litigasi.

Sebaliknya, apabila ketentuan **Pasal 146** dimasukkan ke dalam ruang lingkup **Pasal 176** UU Penerbangan melalui putusan Mahkamah Konstitusi *a quo*, maka akan lahir akibat hukum baru yang progresif dan berkeadilan substantif:

1. Pengadilan Negeri berkewajiban penuh untuk memeriksa pokok perkara gugatan keterlambatan penerbangan, sehingga memulihkan hak remedial **PENUMPANG** secara utuh.
2. **PENGANGKUT** tidak dapat lagi mengklaim bahwa pemberian makanan atau uang **Rp.300.000,-** otomatis menghapus hak gugat. Kompensasi di bandara akan diposisikan secara proporsional sebagai panjar atau pengurang nilai kerugian darurat, bukan pelunasan total atas kerugian materiil lanjutan.
3. Demi menyelamatkan diri di persidangan kelak, **PENGANGKUT** secara hukum terpaksa meruntuhkan asimetri informasi dengan wajib menerbitkan **surat keterangan resmi** mengenai alasan keterlambatan yang valid dari instansi berwenang.
4. Ganti kerugian bagi **PENUMPANG** tidak lagi dibatasi secara sepihak oleh regulasi flat menteri, sehingga industri penerbangan dipaksa secara sistemik untuk meningkatkan ketepatan waktu (*On-Time Performance*).

Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas maka telah terbukti **Pasal 176** UU Penerbangan secara nyata bertentangan dengan **Pasal 1 ayat (3)** UUD NRI Tahun 1945 mengenai prinsip Negara Hukum dan **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945 dan telah memenuhi 5 (lima) syarat kerugian konstitusional bagi kedudukan hukum **PARA PEMOHON**, sebagaimana dimaksud dalam **Pasal 4 ayat (2)** PMK 7 Tahun 2025, yaitu:

- **Adanya hak konstitusional PARA PEMOHON**, dalam hal ini hak atas jaminan kepastian hukum yang adil serta kesetaraan di hadapan hukum sebagaimana diatur dalam **Pasal 1 ayat (3)**, serta hak atas kemudahan dan perlakuan khusus selaku konsumen demi mencapai keadilan substantif sebagaimana diatur dalam **Pasal 28H ayat (2)** UUD NRI Tahun 1945;
- **Hak konstitusional PARA PEMOHON tersebut telah dan akan dirugikan** oleh berlakunya **Pasal 176** UU Penerbangan, dimana pemberlakuan pasal tersebut yang mengecualikan rujukan **Pasal 146** secara sistematis telah mengamputi hukum acara konsumen dan menutup pintu keadilan prosedural di Pengadilan Negeri;
- **Kerugian konstitusional PARA PEMOHON bersifat khusus dan nyata terjadi, atau setidaknya bersifat potensi kerugian di masa depan** yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, vaitu terjebaknya **PARA PEMOHON** dalam skema ganti kerugian yang seadanya (berupa pemberian makanan kotak atau uang tunai sebesar Rp. 300.000,- tanpa adanya transparansi informasi akibat situasi yang serba kacau di bandara, yang kemudian berujung pada penolakan gugatan melalui putusan yang menyatakan gugatan tidak dapat diterima di Pengadilan Negeri karena **PENGANGKUT** berlindung di balik tameng **Pasal 176** Undang-Undang Penerbangan;
- **Adanya hubungan sebab-akibat** antara kerugian yang dialami dengan berlakunya **Pasal 176** UU Penerbangan, dimana kerugian berlapis (baik kerugian fisik, waktu, maupun biaya atas kesia-siaan energi persidangan) yang ditanggung **PARA PEMOHON** jika mengalami keterlambatan dan hendak mengajukan gugatan, tersumbat sebagai akibat langsung dari adanya celah hukum dalam **Pasal 176** UU Penerbangan yang membarikade hak gugat atas keterlambatan; serta
- **Adanya kepastian pemulihan hak**, dimana dengan dikabulkannya permohonan ini oleh Mahkamah Konstitusi, maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan terjadi atau tidak akan terjadi lagi di kemudian hari, karena masuknya ketentuan keterlambatan ke dalam ruang lingkup **Pasal 176** akan meruntuhkan hak istimewa **PENGANGKUT**, serta menghidupkan kembali fungsi pengadilan sebagai benteng pemulihan hak keperdataan konsumen secara utuh.

F. TENTANG TINDAKAN PEMERINTAH YANG MENGABAIKAN EVALUASI BERKALA YANG DIAMANATKAN 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.**

Secara logis dan matematis, sejak UU Penerbangan diundangkan pada tahun 2009 hingga tahun 2026 saat ini, seharusnya terdapat sekurang-kurangnya **17 Risalah Rapat Evaluasi tahunan**. Namun, Pemerintah terindikasi kuat mengabaikan kewajiban hukum tersebut selama 17 tahun. Bukti manifes dari pembekuan evaluasi ini terlihat dari nilai kompensasi keterlambatan yang bersifat flat sebesar Rp300.000,- tanpa membedakan realitas geografis dan finansial konsumen, baik untuk rute jarak dekat (Jakarta-Yogyakarta) maupun rute jarak jauh (Jakarta-Papua). Jika parameter wajib **Pasal 172 ayat (2)** seperti inflasi kumulatif dan tingkat hidup layak, benar-benar diterapkan, mustahil nilai ganti rugi yang kaku ini dibiarkan bertahan tanpa perubahan selama hampir dua dekade.

Potret kelam ini diperburuk oleh fakta hukum dalam Rapat Komisi VI DPR RI **(Bukti P-34)** mengenai dugaan praktik jual-beli jam penerbangan (*slot time*). Hal ini membuktikan keterlambatan masif di Indonesia bukan sekadar kendala teknis-cuaca, melainkan dampak sistemik dari tata kelola yang buruk akibat nihilnya evaluasi berkala amanat **Pasal 172**.

Kegagalan pengawasan Pemerintah diperparah oleh ketertutupan informasi publik mengenai sanksi administratif **PENGANGKUT**. Berdasarkan UU No. 14 Tahun 2008

tentang Keterbukaan Informasi Publik, rekam jejak sanksi penyedia jasa publik bukanlah rahasia negara, melainkan informasi berkala yang wajib diumumkan. Nihilnya data sanksi di kanal digital milik Pemerintah melahirkan kecurigaan hukum bahwa sanksi tegas tidak pernah dijatuhkan, atau ada upaya sengaja untuk melindungi **PENGANGKUT** dari pengawasan publik. Secara doktrinal, ketidaktransparanan ini menghilangkan efek jera, memperparah asimetri informasi, serta merampas hak konsumen untuk memitigasi risiko dalam memilih jasa penerbangan.

IV. PETITUM

Bahwa 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 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 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 untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 dihitung berdasarkan jarak tempuh dan durasi keterlambatan yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri**”.
5. 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, apabila Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Hormat Kami,
PARA PEMOHON



DORIS MANGGALANG RAJA SAGALA, S.H.



FERDINAND HUTAHAEAN, S.H.



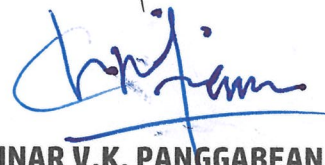
JONSWARIS SINAGA, S.H.



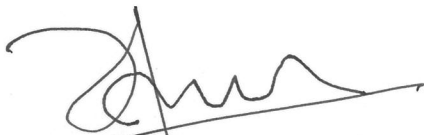
AMUDIN LAIA, S.H.



TOMRY HASUDUNGAN GURNING, S.H.



ROBINAR V.K. PANGGABEAN, S.H., M.H.



BEATRIX KAWAITOUW, S.H.



JOHANES L.A. MANDOWALLY, S.H.



ANDIANUS LAIA, S.H.



RIKA KARDELA IRAMA



YEREMIA ZEBUA