

**Analisis Pelanggaran Peraturan Tarif Batas Atas PT. Wings Abadi  
Airlines Station Kualanamu Sumatera Utara**

**Indah Salsabila<sup>1</sup>, Kifni Yudianto<sup>2</sup>**

**<sup>1,2</sup>Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta**

**[190909406@students.sttkd.ac.id](mailto:190909406@students.sttkd.ac.id)<sup>1</sup>, [kifni.yudianto@sttkd.ac.id](mailto:kifni.yudianto@sttkd.ac.id)<sup>2</sup>**

**ABSTRACT**

*The large number of air transport enthusiasts has resulted in increasingly fierce competition between air transport business entities. In order to maintain fair competition, the government issued Minister of Transportation Regulation Number PM 20 of 2019 regarding procedures for calculating tariffs and Decree of the Minister of Transportation Number KM 106 of 2019 concerning upper limit tariffs. Currently there are fluctuations in avtur fuel which causes additional costs stipulated in the Decree of the Minister of Transportation Number KM 142 of 2022 concerning fuel surcharge. Even though there are regulations governing the determination of tariffs, there are still discrepancies in setting the rates sold. The purpose of this research is to find out what happened to the discrepancy, so that this can be adjusted immediately so that it does not harm either party. This study uses a qualitative method. Data collection techniques used by observation, interviews, and documentation. The informants used in this study were three Air Transport Inspectors at the Regional Airport Authority Office II. Data analysis techniques use the Miles and Huberman model, and to test the validity of the data use the triangulation method. The results of this study indicate that PT. Wings Abadi Airlines in setting fares is not adjusted to the Decree of the Minister of Transportation Number KM 142 of 2022. This is caused by rising fuel prices and insufficient passengers so they do not meet the operational costs incurred. This issue was followed up by reporting to the Directorate General of Civil Aviation and the Directorate General of Air Transportation. In addition, there is the imposition of administrative sanctions on PT. Wings Abadi Airlines.*

**Keywords : Upper Limit Rates, Fuel Surcharge, PT. Wings Abadi Airlines, Airport Authority Office.**

**ABSTRAK**

Banyaknya peminat angkutan udara menyebabkan persaingan yang terjadi antara badan usaha angkutan udara semakin ketat. Agar tetap terjadi persaingan yang sehat, pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang tata cara perhitungan tarif dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang tarif batas atas. Saat ini terjadi fluktuasi bahan bakar avtur yang menyebabkan adanya biaya tambahan yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 142 Tahun 2022 tentang *fuel surcharge*. Meskipun terdapat peraturan yang mengatur tentang penetapan tarif, masih terdapat ketidaksesuaian dalam menetapkan tarif yang dijual. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hal-hal yang terjadi terhadap ketidaksesuaian tersebut, agar hal ini segera disesuaikan sehingga tidak merugikan salah satu pihak. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dengan cara observasi, wawancara, dan dokumentasi. Informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah tiga Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II. Teknik analisis data menggunakan model Miles and Huberman, dan untuk menguji

keabsahan data menggunakan metode triangulasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa PT. Wings Abadi Airlines dalam menetapkan tarif tidak disesuaikan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 142 Tahun 2022. Hal ini disebabkan oleh kenaikan harga bahan bakar dan penumpang yang kurang sehingga tidak memenuhi biaya operasional yang dikeluarkan. Permasalahan ini ditindak lanjuti dengan pelaporan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Direktorat Jenderal Angkutan Udara. Selain itu, terdapat pengenaan sanksi administratif kepada PT. Wings Abadi Airlines.

**Kata kunci : Tarif Batas Atas, Fuel Surcharge, PT. Wings Abadi Airlines, Kantor Otoritas Bandar Udara.**

## PENDAHULUAN

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 17 Tahun 2022 menjelaskan bahwa angkutan udara merupakan setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Angkutan udara merupakan moda transportasi yang paling diminati oleh masyarakat karena transportasi ini dianggap lebih efisien dalam hal waktu tempuh yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Banyaknya peminat yang menggunakan angkutan udara mengakibatkan semakin ketatnya persaingan antara Badan Usaha Angkutan Udara satu dengan yang lainnya. Persaingan tersebut seperti penawaran dalam hal pelayanan, harga, dan promosi oleh para Badan Usaha Angkutan Udara tersebut.

Dalam rangka melindungi Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) dan penumpang pemerintah harus memiliki peran untuk melindungi keduanya agar tidak ada yang dirugikan. Peran pemerintah untuk melindungi kedua belah pihak yaitu dengan memberikan peraturan mengenai tarif yang diberlakukan pada transportasi udara. Peraturan tarif yang dikeluarkan oleh pemerintah adalah PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, dan KM 142 Tahun 2022 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Surcharge*) Yang Disebabkan Adanya Fluktuasi Bahan Bakar (*Fuel Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 telah diatur mengenai tata cara dan formulasi perhitungan tarif batas atas sesuai dengan kelompok pelayanannya masing-masing, Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 106 Tahun 2019 telah diatur tentang penetapan tarif batas atas penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 142 Tahun 2022 telah diatur tentang besaran biaya tambahan bahan bakar yang diakibatkan adanya fluktuasi bahan bakar.

Adanya peraturan KM 106 Tahun 2019 menjadikan pedoman bagi Badan Usaha Angkutan Udara agar tidak melebihi besaran yang sudah ditetapkan dalam

menetapkan harga tiket. Begitu juga dengan peraturan KM 142 Tahun 2022 dapat dijadikan pedoman bagi Badan Usaha Angkutan Udara agar tidak melebihi besaran biaya tambahan bahan bakar yang sudah ditetapkan. Biaya tambahan bahan bakar diberlakukan karena adanya kenaikan harga bahan bakar (avtur) yang menyebabkan biaya operasional yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara bertambah sehingga hal tersebut mempengaruhi terhadap kenaikan harga tiket. Kenaikan bahan bakar avtur ini disebabkan oleh harga minyak mentah internasional yang relatif tinggi sejak awal tahun 2021 hingga tahun 2022. Harga minyak mentah internasional mencapai di atas 100 dollar AS per barel (TribunNews.com, 2022). Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa kenaikan harga avtur mencapai 70 persen jika dibandingkan dengan tahun lalu, di mana hal ini berpengaruh terhadap biaya operasional pesawat (Kompas.com, 2022).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri ini. Pengawasan yang dimaksud tersebut dilakukan berdasarkan pengawasan Direktorat Angkutan Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara. Dilihat dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 dapat disimpulkan bahwa tarif yang ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) tersebut diawasi oleh Otoritas Bandar Udara apakah sudah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Otoritas Bandar Udara merupakan unit pelaksana yang melakukan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap kegiatan penerbangan yang ada di bandar udara yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Di Indonesia terdapat sepuluh Kantor Otoritas Bandar Udara yang tersebar dari Sabang sampai Merauke di mana terdiri dari Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas Utama, Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I, dan Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas II. Salah satu Kantor Otoritas Bandar Udara yang ada di Indonesia adalah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan, di mana kantor ini mempunyai wilayah pengawasan yaitu Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau.

Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai bidang masing-masing salah satunya adalah Seksi Angkutan Udara. Seksi Angkutan Udara ini mempunyai tugas untuk mengawasi angkutan udara salah satunya adalah pengawasan tarif pada Badan Usaha Angkutan udara (BUAU). Pada saat ini terdapat fluktuasi bahan bakar yang menyebabkan kenaikan harga tiket pada angkutan udara. Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) harus menetapkan tarif sesuai dengan ketentuan yang berlaku yaitu pada KM 106 Tahun 2019 tentang tarif batas atas dan KM 142 Tahun 2022 tentang biaya tambahan. Meskipun terdapat peraturan tentang tarif yang dijelaskan pada KM 106 Tahun 2019 dan KM 142 Tahun 2022 masih terdapat temuan di mana perusahaan angkutan udara tersebut menetapkan tarif untuk dijual kepada penumpang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Berdasarkan hasil dari Laporan Hasil Pengawasan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Nomor: Nomor: BA.11/ANGUD/KOBU.II/IX/2022 tanggal 19 September 2022 menyatakan bahwa

terdapat ketidaksesuaian pada PT. Wings Abadi Airlines dengan analisa data sebagai berikut:

**INSPEKSI TARIF PENUMPANG PELAYANAN KELAS EKONOMI ANGGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI**  
WILAYAH KERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II - MEDAN  
PT. WINGS ABADI AIRLINES - STN KUALANAMU - DELI SERDANG

No	Tanggal	Route	No. Penerbangan	Tipe Pesawat/Kapasitas Sesi	Tarif Dasar Sesuai Lamp. PM Tarif Angk. Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Yang Berlaku	Tarif Dasar Sesuai Lamp. PM Tarif Angk. Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Yang Berlaku (SISUAL KELOMPOK PELAYANAN)	Penetapan Tarif Terendah >30% Sesuai PM Tarif Angk. Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Yang Berlaku (SISUAL KELOMPOK PELAYANAN)	Harga Tiket BUAU Basic Fare / Tarif Dasar Per Penumpang			Perbandingan Tarif Sesuai Lamp. PM Tarif Angk. Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Yang Berlaku Dengan Tarif BUAU Sesuai Kelompok Pelayanan	BWJR	PPN	PSC	TARIF BUAU (BASIC FARE)	FUEL SURCHARGE	% PERBANDINGAN BF BUAU DOK RIA 106/2019
								Sub Class	Seat	(Rp)							
1	15-Sep-22	KNO-PDG	IW1237	prop. >30	1,555,000	1,321,750	462,612.50	Y	31	1,321,000	99.9%	5000	203,500	127,650	1,321,750	528,400	39.98%
2		KNO-SMG	IW1240	prop. >30	965,000	820,250	287,087.50	K	20	533,000	65.0%	5000	199,600	127,650	820,250	328,000	39.99%
3		KNO-FLZ	IW1258	prop. >30	819,000	696,150	243,652.50	Y	56	696,000	100.0%	5000	199,600	127,650	696,150	278,400	39.99%
4		KNO-LSW	IW1250	prop. >30	925,000	786,250	275,187.50	Y	66	786,000	100.0%	5000	199,600	127,650	786,250	314,400	39.99%
5		KNO-BTJ	IW1214	prop. >30	1,364,000	1,159,400	405,790.00	Q	16	522,000	45.0%	5001	199,600	127,650	1,159,400	463,600	39.99%
6		KNO-PKU	IW2231	prop. >30	1,400,000	1,207,000	422,450.00	Y	71	1,207,000	100.0%	5000	125,500	127,650	1,207,000	482,800	40.00%
7		KNO-GNS	IW1260	prop. >30	1,015,000	862,750	301,962.50	Y	22	517,000	59.9%	5000	113,200	127,650	862,750	344,800	39.97%
1	16-Sep-22	KNO-PDG	IW1237	prop. >30	1,555,000	1,321,750	462,612.50	Y	24	1,321,000	99.9%	5000	203,500	127,650	1,321,750	528,400	39.98%
2		KNO-FLZ	IW1258	prop. >30	819,000	696,150	243,652.50	Y	7	696,000	100.0%	5000	199,600	127,650	696,150	278,400	39.99%
3		KNO-LSW	IW1250	prop. >30	925,000	786,250	275,187.50	Y	66	786,000	100.0%	5000	199,600	127,650	786,250	314,400	39.99%
4		KNO-BTJ	IW1222	prop. >30	1,364,000	1,159,400	405,790.00	Y	6	1,159,000	100.0%	5000	199,600	127,650	1,159,400	463,600	39.99%
5		KNO-GNS	IW1260	prop. >30	1,015,000	862,750	301,962.50	B	13	647,000	75.0%	5001	199,600	127,650	862,750	344,800	39.97%
6		KNO-PKU	IW1243	prop. >30	1,400,000	1,207,000	422,450.00	Y	21	1,207,000	100.0%	5000	125,500	127,650	1,207,000	482,800	40.00%

**Gambar 1 Analisa Data 15-16 September 2022**

Sumber: laporan hasil pengawasan tarif batas atas penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri nomor: nomor: BA.11/ANGUD/KOBU.II/IX/2022 tanggal 19 September 2022.

Dari analisa data diatas Otoritas Bandar Udara menarik kesimpulan bahwa PT. Wings Abadi Airlines *station* Kualanamu ditemukan ketidaksesuaian tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi Angkutan Udara niaga berjadwal dalam negeri di Bidang Angkutan Udara sehingga direkomendasikan untuk ditindaklanjuti. PT. Wings Abadi Airlines *station* Kualanamu ditemukan ketidaksesuaian biaya tambahan (*fuel surcharge*) lebih dari 25% dari harga *basic fare* yang telah ditetapkan KM 142 Tahun 2022 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

**TINJAUAN LITERATUR**

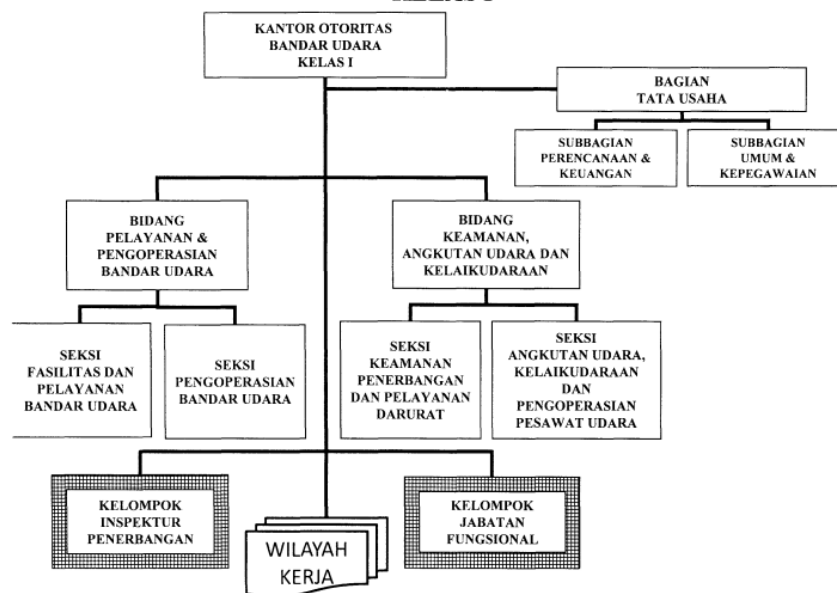
**Kantor Otoritas Bandar Udara**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara menjelaskan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas untuk melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Seluruh kegiatan yang ada di kawasan bandar udara diawasi oleh Otoritas Bandar Udara, mulai dari kegiatan yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan yang ada. Keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan yang dimaksud adalah dapat dilihat dari fasilitas dan pelayanan yang ada, selain itu dapat dilihat dari bagaimana operasional yang ada di wilayah bandar udara tersebut. Seperti yang telah dijelaskan didalam PM 41 Tahun 2011 Pasal 3F bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara

menyelenggarakan fungsi pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara, dan navigasi penerbangan. Serta dijelaskan didalam PM 41 Tahun 2011 Pasal 3H bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara juga menyelenggarakan fungsi pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara.

Pada penelitian ini penulis fokus melakukan penelitian pada Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I yaitu pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II yang terletak di Medan, Sumatera Utara. Kantor ini mempunyai wilayah tanggung jawab yaitu wilayah Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau. Pada wilayah Sumatera Utara terdapat beberapa bandar udara yang berada dibawah tanggung jawab Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II, diantaranya yaitu Bandar Udara Internasional Kualanamu, Bandar Udara Sibisa, Bandar Udara Internasional Sisingamangaraja XII Silangit, Bandar Udara Dr. Ferdinand Lumban Tobing, Bandar Udara Binaka, Bandar Udara Aek Godang, dan Bandar Udara Lasondre.

**STRUKTUR ORGANISASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA  
KELAS I**



**Gambar 1** Struktural Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I  
Sumber: Data Sekunder (PM 41 Tahun 2011)

Pada penelitian ini penulis melakukan penelitian yang di mana kasus tersebut terdapat pada seksi angkutan udara. Orang-orang yang berperan di dalam seksi angkutan udara disebut dengan inspektur. Berdasarkan PR 17 Tahun 2022 dijelaskan mengenai tanggung jawab dan wewenang dari seorang inspektur angkutan udara. Tanggung jawab dari seorang inspektur angkutan udara adalah melakukan pengawasan terhadap objek pengawasan guna mendapatkan informasi tentang objek

yang diawasi tersebut dengan melakukan pengambilan data dan mendokumentasikan hasil dari pengawasan tersebut. Objek pengawasan yang dimaksud adalah pemegang sertifikat standar angkutan udara niaga berjadwal, pemegang sertifikat standar angkutan udara niaga tidak berjadwal, pemegang sertifikat standar angkutan udara bukan niaga, perusahaan angkutan udara asing, agen pengurus persetujuan terbang, agen penjualan umum, pengelola slot time, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) selaku Koordinator Wilayah Angkutan Udara Perintis.

Berdasarkan PR 17 Tahun 2022 beberapa objek yang diawasi diatas, inspektur angkutan udara menyelenggarakan beberapa jenis kegiatan pengawasan diantaranya yaitu audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*), dan pemantauan (*monitoring*).

### **PT.Wings Abadi Airlines**

PT. Wings Abadi Airlines atau biasa dikenal dengan Wings Air merupakan bagian dari Lion Group yang melayani penerbangan domestik. Wings Air mempunyai kode IATA yaitu IW, kode ini biasa digunakan untuk nomer penerbangan. Pesawat yang digunakan untuk melayani penumpang oleh Wings Air ini adalah pesawat *propeller* atau turboprop (turbo propeler). Pesawat *propeller* merupakan pesawat baling-baling. Pesawat *propeller* yang digunakan oleh Wings Air adalah dengan kapasitas kursi atau *Alocation Seat Configuration* (ASC) lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk.

Wings Air merupakan Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) yang melayani rute-rute ke bandar udara perintis. Rute yang dilayaninya sangat banyak, izin rute yang dimiliki oleh Wings Air khususnya pada daerah yang diawasi Otoritas Bandar Udara Wilayah II meliputi beberapa *station*, diantaranya yaitu Kualanamu, Gunung Sitoli, Pekanbaru, dan Batam.

### **Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi**

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 17 Tahun 2022 angkutan udara merupakan kegiatan yang menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Dalam angkutan udara terdapat badan usaha yang bernama Badan Usaha Angkutan Udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 Pasal 1 ayat 11 Badan Usaha Angkutan Udara merupakan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) terdapat beberapa jenis diantaranya yaitu Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal merupakan badan usaha pemegang sertifikat pada angkutan udara yang di mana

badan usaha tersebut telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga yang berjadwal atau dengan kata lain angkutan udara niaga tersebut memiliki rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 Pasal 1 ayat 12 yang menyatakan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal adalah Badan Usaha Angkutan Udara yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal. Sedangkan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal merupakan badan usaha yang telah memiliki sertifikat angkutan udara niaga yang tidak berjadwal atau dengan kata lain tidak berencana.

Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi merupakan angkutan udara niaga yang telah memiliki izin rute penerbangan secara tetap dan teratur didalam negeri dengan pelayanan kelas ekonomi. Berdasarkan PM 20 Tahun 2019 pelayanan kelas ekonomi terdiri dari pelayanan *full services*, *medium services*, dan *no frills*. Dalam kelas ekonomi tertentu terdapat pelayanan yang mendapatkan pelayanan tambahan yaitu pada kelompok pelayanan *medium services*. Pelayanan tambahan yang dimaksud adalah seperti penyediaan makanan ringan atau *snack* dan minuman mineral tanpa adanya biaya tambahan.

### Tarif

Tarif menurut Adisasmita (dalam Manurung, 2019) merupakan harga yang harus dibayarkan atas suatu jasa oleh pengguna jasa tersebut. Jasa yang dimaksud salah satunya adalah jasa transportasi, tarif yang ditetapkan pada jasa transportasi terdapat ketentuan-ketentuan yang berlaku, seperti tarif yang disesuaikan dengan kelas atau pelayanan pada masing-masing transportasi tersebut. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 pasal 4 transportasi udara terdapat beberapa kelas atau pelayanan yaitu pelayanan dengan standar maksimum (*full service*), pelayanan dengan standar menengah (*medium service*), dan pelayanan dengan standar minimum (*no frills service*).

Berdasarkan PM 20 Tahun 2019 telah dijelaskan mengenai besaran tarif sesuai dengan kelompok pelayanannya pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal, penetapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pada pelayanan dengan standar maksimum (*full service*) tarif yang diterapkan adalah 100% dari tarif maksimum;
2. Pada pelayanan dengan standar menengah (*medium services*) tarif yang diterapkan adalah setinggi-tingginya 90% dari tarif maksimum; dan
3. Pada pelayanan dengan standar minimum (*no frills services*) tarif yang diterapkan adalah setinggi-tingginya 85% dari tarif maksimum.

Dalam penelitian ini penulis fokus pada satu pelayanan yaitu pada pelayanan dengan standar minimum atau *no frills services*.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 pasal 2 tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya tambahan.

Berikut merupakan komponen-komponen tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri:

#### 1. Tarif Jarak

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 pasal 1 tarif jarak merupakan besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak. Yang dimaksud dengan tarif dasar yaitu besaran tarif per penumpang kilometer yang dinyatakan dalam rupiah, tarif dasar diperoleh dari hasil perhitungan biaya operasi pesawat udara yang terdiri dari biaya pokok per satuan unit produksi ditambah keuntungan. Sedangkan yang dimaksud dengan jarak yaitu rata-rata jarak terbang pesawat udara dalam kilometer pada suatu rute penerbangan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Tarif jarak dalam angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dibedakan menjadi dua yaitu tarif jarak untuk pesawat udara jenis propeller dan tarif jarak untuk pesawat udara jenis jet. Pesawat udara jenis propeller dibagi menjadi dua jenis yaitu pesawat udara jenis propeller dengan kapasitas tempat duduk kurang dari 30 *seat* (<30 *seat*) dan kapasitas tempat duduk lebih dari 30 *seat* (>30 *seat*).

Dalam penetapan tarif jarak oleh Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) terdapat tarif jasa tertinggi atau tarif maksimum yang disebut dengan tarif batas atas. Tarif batas atas (TBA) diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Sehingga Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) harus sesuai dengan peraturan yang ada ketika memberlakukan tarif untuk dijual kepada masyarakat. Besaran tarif batas atas (TBA) pada angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri belum termasuk pungutan pajak pertambahan nilai (PPN), iuran wajib dana pertanggunggunaan dari PT. Jasa Raharja, biaya tambahan/*surcharge*, dan tarif pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U).

Meskipun terdapat peraturan yang mengatur tentang batasan tarif yang dapat diberlakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara baik untuk tarif maksimum ataupun tarif minimum namun masih terdapat pelanggaran di mana PT. Wings Abadi Airlines tidak sesuai dengan peraturan KM 106 Tahun 2019 dalam merealisasikannya.

#### 2. *Fuel Surcharge*

*Fuel surcharge* merupakan biaya tambahan bahan bakar. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 biaya tusla/tambahan (*surcharge*) merupakan biaya yang dikeluarkan karena terdapat biaya-biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara di luar perhitungan penetapan tarif jarak. Sehingga yang dimaksud dengan biaya tambahan adalah biaya yang dikeluarkan di mana biaya tersebut merupakan diluar perhitungan tarif jarak ataupun terdapat biaya operasional lainnya diluar tarif jarak tersebut. *Fuel surcharge* merupakan biaya tambahan yang dikeluarkan

karena adanya kenaikan atau fluktuasi bahan bakar avtur. Adanya kenaikan bahan bakar avtur tersebut menyebabkan aturan untuk penambahan biaya diluar tarif jarak yang sudah ditetapkan. Aturan tersebut dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan yaitu KM 68 Tahun 2022 yang menjelaskan tentang besaran biaya tambahan *fuel surcharge* pada tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan digantikan dengan aturan terbaru yaitu KM 142 Tahun 2022.

Berdasarkan KM 68 Tahun 2022 dijelaskan bahwa terdapat biaya tambahan sebesar 10% dari *basic fare* untuk pesawat jet dan penambahan biaya sebesar 20% dari *basic fare* untuk pesawat propeller. Seiring berjalannya waktu fluktuasi yang terjadi pada bahan bakar avtur semakin meningkat yang menyebabkan kenaikan pada biaya operasi pesawat udara. Maka dari itu untuk menindaklanjuti hal tersebut maka terdapat peraturan yang terbaru yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 142 Tahun 2022. Berdasarkan Keputusan Menteri terbaru yaitu KM 142 Tahun 2022 dijelaskan bahwa terdapat tambahan biaya yang dikarenakan adanya fluktuasi bahan bakar sebesar 15% dari *basic fare* untuk pesawat jet dan penambahan biaya sebesar 25% dari *basic fare* untuk pesawat jenis propeller.

3. PPN (Pajak Pertambahan Nilai)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 PPn merupakan pajak pertambahan nilai yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan. Komponen pajak yang digunakan mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai perpajakan yang berada didalam UU Cipta Kerja. Pajak pertambahan nilai yang digunakan dalam tarif angkutan udara adalah sebesar 11% (sebelas persen) dari *basic fare* yang ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) dan 11% (sebelas persen) dari biaya tambahan (*surcharge*) yang telah ditetapkan.

4. IWJR

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 Iuran Wajib Asuransi merupakan asuransi pertanggung jawaban kecelakaan penumpang yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang. Dalam tarif tiket yang dipublikasikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) kepada penumpang terdapat komponen tarif yaitu iuran wajib asuransi di mana biaya tersebut wajib dibayarkan oleh penumpang untuk asuransi pertanggung jawaban jika terjadi kecelakaan selama menggunakan angkutan udara tersebut. Besaran iuran yang harus dikeluarkan oleh penumpang dalam rupiah adalah Rp. 5000,-/pax. Biaya iuran wajib asuransi ini masuk kedalam dana jasa raharja.

5. PSC

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 *Pasenger Servive Charge* (PSC) atau Pelayanan Jasa

Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) merupakan tarif pelayanan jasa penumpang di bandar udara, yang besarnya ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau badan usaha bandar udara setelah mendapatkan pertimbangan dari Menteri. Besaran tarif yang ditetapkan untuk pelayanan jasa penumpang berbeda-beda disetiap bandar udara.

### **Pelanggaran**

Berdasarkan PM 27 Tahun 2021 tentang tata cara pengawasan dan pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan pelanggaran merupakan penyimpangan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan. Adapun pengertian pelanggaran menurut para ahli, yaitu sebagai berikut:

Menurut Wirjono Prodjodikoro (2003) pelanggaran merupakan suatu perbuatan yang melanggar sesuatu yang berhubungan dengan hukum, dengan kata lain pelanggaran merupakan perbuatan yang melawan hukum. Sedangkan menurut Bambang Poernomo (2002) pelanggaran merupakan perbuatan yang tidak menaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara. Berdasarkan pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran merupakan suatu kegiatan atau perbuatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada.

### **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif, karena objek dalam penelitian ini adalah tarif batas atas dan *fuel surcharge* di mana keduanya merupakan komponen dari tarif. Tarif yang telah ditetapkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara tersebut dipublikasikan kepada masyarakat yang disebut dengan tiket. Tiket memiliki sifat yang fluktuatif, sehingga dapat disimpulkan bahwa objek yang digunakan dalam penelitian ini merupakan objek yang berkembang. Selain itu, terdapat fluktuasi bahan bakar avtur yang menyebabkan adanya peraturan baru yang mengatur tentang biaya tambahan (*fuel surcharge*) maka dapat disimpulkan bahwa objek yang digunakan dalam penelitian ini juga memiliki kepopuleritasan yang belum lama atau baru.

Menurut Sugiyono (2019) metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang naturalistik, hal ini dikarenakan dalam melakukan penelitian dalam keadaan atau kondisi yang alamiah (*natural setting*). Metode penelitian kualitatif juga disebut sebagai metode baru, hal ini dikarenakan popularitasnya belum lama. Dalam metode ini memiliki sifat kurang terpola (seni) dan hasil penelitiannya lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Objek dalam penelitian kualitatif adalah objek alamiah, di mana objek tersebut merupakan objek yang berkembang apa adanya dan tidak dimanipulasi oleh penulis dan kehadirannya tidak mempengaruhi dinamika objek tersebut.

### **Sumber Data Penelitian**

Menurut Sugiyono (2019) jika dilihat dari sumber datanya pada penelitian kualitatif terdapat dua jenis sumber data yaitu sumber data primer dan sumber data

sekunder. Yang dimaksud dengan data primer dan data sekunder adalah sebagai berikut:

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh penulis ketika melakukan penelitian. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah hasil dari observasi dan wawancara.

Data sekunder merupakan data yang diperoleh penulis secara tidak langsung, dengan kata lain data sekunder merupakan data yang bersumber dari data-data dokumen yang sudah ada. Sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari laporan hasil pengawasan dan hasil *press release* dari pihak yang diteliti.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Sugiyono (2019) tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data, maka dari itu untuk mendapatkan data tersebut diperlukan teknik untuk mengumpulkan data. Teknik pengumpulan data merupakan hal yang terpenting dalam sebuah penelitian. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data yang akan digunakan, maka penulis tidak akan mendapatkan data yang diinginkan. Dalam mengumpulkan data, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

#### **Wawancara**

Menurut Esterberg (Sugiyono, 2019) wawancara merupakan pertemuan antara dua orang di mana pertemuan tersebut untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat disimpulkan sebuah makna dalam suatu topik tertentu. Sedangkan menurut Susan Stainback (Sugiyono, 2019) dengan wawancara penulis akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam yang tidak ditemukan melalui observasi tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan wawancara semi terstruktur. Wawancara semi terstruktur merupakan wawancara yang pelaksanaannya lebih bebas jika dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Dalam melakukan wawancara, penulis perlu mencatat apa yang dikemukakan oleh narasumber. Penulis menetapkan narasumber yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Inspektur Angkutan Udara. Inspektur Angkutan Udara yang akan dijadikan sebagai narasumber atau informan adalah sebanyak tiga orang.

#### **Observasi**

Menurut Nasution (Sugiyono, 2019) observasi merupakan dasar dari semua ilmu pengetahuan. Para ilmuwan bekerja berdasarkan data, di mana data tersebut merupakan fakta yang ada di dunia kenyataan dan fakta tersebut ditemukan dengan melalui observasi. Sedangkan menurut Marshall (Sugiyono, 2019) melalui observasi penulis belajar mengenai tentang perilaku dan juga belajar mengenai makna dari perilaku tersebut.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan observasi partisipatif, di mana penulis terlibat dalam kegiatan sehari-hari untuk melakukan penelitian. Dalam melakukan observasi, penulis terlibat dalam kegiatan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara untuk melakukan penelitian, kegiatan tersebut diantaranya adalah: melakukan monitoring tarif melalui sistem Artist, melakukan inspeksi, dan mengikuti rapat internal bersama pihak yang diteliti yaitu PT. Wings Abadi Airlines. Penulis melakukan observasi untuk melakukan penelitian pada tanggal 21 Desember 2022 – 31 Desember 2022.

#### Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah bersumber dari regulasi-regulasi tentang penerbangan yang ada, laporan hasil pengawasan, dan *press release* dari pihak Lion Group. Selain itu penulis menggunakan foto-foto ketika melakukan observasi sebagai dokumentasi.

#### Teknik Analisa Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik analisis data model Miles and Huberman. Menurut Miles and Huberman (Sugiyono, 2019) menyatakan bahwa aktivitas dalam menganalisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas yang ada didalam analisis data yaitu sebagai berikut:

##### *Data Collection* (Pengumpulan Data)

Ketika melakukan penelitian, hal yang paling utama adalah mengumpulkan data. Dalam penelitian kualitatif teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi atau gabungan dari ketiganya (triangulasi). Proses pengumpulan data dilakukan selama beberapa hari bahkan berbulan-bulan untuk mendapatkan data sebanyak-banyaknya. Proses pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan pada tanggal 12 Desember 2022 – 13 Januari 2023.

##### *Data Reduction* (Reduksi Data)

Semakin lama penulis melakukan penelitian dilapangan, maka data yang didapatkan akan semakin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu dilakukan analisis data dengan dilakukannya reduksi data. Mereduksi data merupakan proses merangkum, memilih hal-hal yang pokok, dan memfokuskan pada hal-hal yang penting. Dengan demikian, data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah penulis untuk melakukan pengumpulan data dan mencari data selanjutnya bila diperlukan.

##### *Data Display* (Penyajian Data)

Setelah melakukan reduksi data, maka hal yang perlu dilakukan selanjutnya adalah menyajikan data. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dengan beberapa cara seperti penyajian data dalam uraian singkat, bagan, hubungan

antar kategori, flowchart dan sebagainya. Dengan adanya penyajian data, maka hal tersebut dapat memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

#### *Conclusion Drawing (Verification)*

Langkah selanjutnya adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan yang dikemukakan masih bersifat sementara dan kesimpulan ini akan berubah jika tidak terdapat bukti-bukti yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Namun, apabila terdapat bukti-bukti yang mendukung di mana data tersebut valid dan konsisten saat penulis kembali ke lapangan, maka kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal tersebut dapat dikatakan sebagai kesimpulan yang kredibel.

#### **Uji Keabsahan Data**

Menurut Sugiyono (2019) dalam penelitian kualitatif, temuan atau data dapat dikatakan valid apabila tidak terdapat perbedaan antara yang dilaporkan penulis dengan apa yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Maka dari itu, penulis melakukan pengujian kredibilitas data untuk mengetahui apakah data tersebut valid sehingga dapat ditarik kesimpulan yang kredibel. Dalam pengujian kredibilitas data penulis menggunakan metode triangulasi. Triangulasi dalam pengujian kredibilitas merupakan pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan waktu. Dengan demikian penulis menggunakan triangulasi sebagai berikut:

##### Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber merupakan pengujian kredibilitas data dengan melakukan pengecekan data yang diperoleh melalui beberapa sumber. Data yang diperoleh dari beberapa sumber tersebut tidak dapat di rata-ratakan seperti dalam penelitian kuantitatif, melainkan harus dilakukan analisis terlebih dahulu. Data yang telah dianalisis oleh penulis akan menghasilkan suatu kesimpulan yang selanjutnya dimintakan kesepakatan (*member check*) dengan beberapa sumber tersebut.

##### Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik merupakan pengujian kredibilitas data dengan melakukan pengecekan data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Data yang diperoleh tersebut merupakan data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Jika dengan ketiga teknik tersebut dihasilkan data yang berbeda-beda, maka penulis harus memastikan data mana yang dianggap benar.

##### Triangulasi Waktu

Waktu juga dapat mempengaruhi kredibilitas data. Untuk itu dalam melakukan pengujian kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara melakukan pengecekan dengan wawancara, observasi, atau dengan teknik lain dengan waktu ataupun situasi yang berbeda.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penulis melakukan penelitian ini dengan tujuan untuk mengetahui apa saja penyebab terjadinya pelanggaran dan tindakan apa yang telah dilakukan agar pelanggaran tersebut tidak terjadi kembali dikarenakan jika pelanggaran tersebut terus terjadi maka akan ada pihak yang dirugikan yaitu penumpang. Subjek yang digunakan adalah PT. Wings Abadi Airlines dan objek yang digunakan adalah tarif batas atas dan *fuel surcharge*. PT. Wings Abadi Airlines merupakan salah satu Badan Usaha Angkutan Udara di Indonesia yang memiliki izin rute secara berjadwal salah satunya yaitu di *station* Kualanamu, Sumatera Utara. Setiap segala sesuatu yang berkaitan dengan penerbangan diawasi oleh Otoritas Bandar Udara. Salah satu yang menjadi objek pengawasan oleh Otoritas Bandar Udara adalah Badan Usaha Angkutan Udara. Dalam penelitian ini, penulis meneliti pelanggaran yang terjadi oleh PT. Wings Abadi Airlines di *station* Kualanamu melalui Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II.

Penelitian ini dilakukan melalui Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II dikarenakan Kualanamu berada dibawah pengawasannya. Pengawasan tersebut dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara, di mana Inspektur Angkutan Udara tersebut memiliki tugas untuk melakukan pengawasan terhadap tarif, *delay management*, izin rute dan sebagainya. Dikarenakan dalam penelitian ini adalah meneliti tentang tarif, maka penulis menjadikan Inspektur Angkutan Udara sebagai informan. Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan dengan cara mengikuti rapat internal dengan PT. Wings Abadi Airlines pada tanggal 6 September 2022, monitoring tarif melalui *system Artis* yang dilakukan pada tanggal 21 – 31 Desember 2022, melakukan perhitungan tarif secara manual yang berpedoman dengan peraturan tarif yang berlaku yaitu KM 106 Tahun 2019 dan KM 142 Tahun 2022. Selain melakukan observasi, penulis melakukan wawancara dengan Inspektur Angkutan Udara sebanyak tiga orang Inspektur Angkutan Udara. Informan yang dipilih tersebut merupakan PIC yang bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap Tarif PT. Wings Abadi Airlines pada bulan Desember 2022. Wawancara dilakukan pada tanggal 19, 25, dan 31 Januari 2023.

### **Pelanggaran yang Dilakukan PT. Wings Abadi Airlines Terhadap Peraturan Tarif Batas Atas dan Fuel Surcharge Berdasarkan KM 106 Tahun 2019 dan KM 142 Tahun 2022**

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu Windriana Indah R selaku Inspektur Angkutan Udara Ahli Muda, Wings Air dalam menetapkan tiket untuk dijual kepada masyarakat atau penumpang terdapat komponen yang tidak sesuai dengan KM 142 Tahun 2022, yaitu terkait dengan biaya tambahan bahan bakar atau *fuel surcharge*. Hal ini menyebabkan harga tiket pesawat melambung dikarenakan adanya tambahan biaya tersebut. Besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang ditetapkan oleh Wings Air melebihi dari yang ditetapkan dalam peraturan, yaitu lebih dari 25%. Pelanggaran yang terjadi pada bulan Desember 2022 mencapai 40%. Hal ini terjadi di beberapa *station*, diantaranya yaitu Kualanamu, Banda Aceh, dan Batam. Selain itu, menurut beliau Wings Air sering mengalami ketidaksesuaian terhadap

peraturan KM 142 Tahun 2022. Pernyataan tersebut diperkuat dengan pernyataan Bapak Haposan P. Simanjuntak selaku Inspektur Angkutan Udara Ahli Pertama. Informan menyatakan bahwa Wings Air dalam menetapkan besaran tarif tiket telah disesuaikan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 106 Tahun 2019. Akan tetapi tidak sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 142 Tahun 2022. Pelanggaran terhadap KM 142 Tahun 2022 tersebut sering terjadi beberapa waktu terakhir selama periode pengawasan bulan September sampai Desember 2022. Besaran pelanggaran biaya tambahan tersebut adalah 15%, sedangkan jika disesuaikan dengan KM 142 Tahun 2022 seharusnya biaya tambahan (*fuel surcharge*) tersebut sebesar 25%. Penjualan yang dilakukan oleh Wings Air hampir atau sama dengan 40%. Selain itu, hal tersebut juga dinyatakan oleh Ibu Ayu Marantika selaku Inspektur Angkutan Udara Ahli Pertama bahwasannya PT. Wings Abadi Airlines terindikasi melakukan pelanggaran KM 142 Tahun 2022 mengenai besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang disebabkan oleh adanya fluktuasi bahan bakar. Dari 8 rute yang dimiliki oleh Wings Air di *station* Kualanamu, semua rute mengenakan tarif *fuel surcharge* lebih dari 25%.

**Tabel 1 Rekap Hasil Observasi KM 106 Tahun 2019**

Sumber: Data Primer yang Diolah (2023)

Tanggal	Jumlah Rute	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Ada Penerbangan
21/12/22	8	2	0	6
22/12/22	8	3	0	5
23/12/22	8	6	0	2
24/12/22	8	5	0	3
25/12/22	8	4	0	4
26/12/22	8	7	0	1
27/12/22	8	7	0	1
28/12/22	8	7	0	1
29/12/22	8	7	0	1
30/12/22	8	7	0	1
31/12/22	8	7	0	1

**Tabel 2 Rekap Hasil Observasi KM 142 Tahun 2022**

Sumber: Data Primer yang Diolah (2023)

Tanggal	Jumlah Rute	Tidak Sesuai	Sesuai	Tidak Ada Penerbangan	Keterangan
21/12/22	8	2	0	6	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.

22/12/22	8	3	0	5	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
23/12/22	8	6	0	2	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
24/12/22	8	5	0	3	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
25/12/22	8	4	0	4	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
26/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
27/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
28/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
29/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
30/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.
31/12/22	8	7	0	1	Melebihi 25% dari <i>basic fare</i> pada semua rute yaitu sampai dengan 40%.

Hal ini dapat didukung dari hasil observasi yang dilakukan oleh penulis bahwa Wings Air dalam menjual tiket pesawat tarif yang ditetapkan telah disesuaikan dengan tarif batas atas yang terdapat di KM 106 Tahun 2019, akan tetapi pada komponen biaya tambahan (*fuel surcharge*) besarnya tidak sesuai terhadap KM 142 Tahun 2022. Ketidaksiesuaian terhadap peraturan KM 142 Tahun 2022 terjadi pada semua rute yang dimiliki oleh Wings Air yang berada di *station* Kualanamu. Berdasarkan KM 142 Tahun 2022 biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang diperbolehkan adalah sebesar 25% dari *basic fare*, akan tetapi Wings Air dalam menetapkan besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) melebihi 25% dari *basic fare* yaitu kurang lebih sebesar sampai dengan 40% dari *basic fare*. Pelanggaran yang dilakukan oleh Wings Air terhadap KM 142 Tahun 2022 terjadi selama bulan

Desember 2022. Dari hasil penelitian, pelanggaran yang terjadi melebihi 14,96% hingga 15% dari biaya tambahan yang seharusnya.

Berdasarkan peraturan yang ada Badan Usaha Angkutan Udara diperbolehkan memberikan biaya tambahan sebesar 15% untuk pesawat jet dan 25% untuk pesawat *propeller*. Pesawat yang digunakan oleh Wings Air merupakan pesawat *propeller* yang di mana seharusnya biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) sebesar 25% dari *basic fare*, akan tetapi besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) tersebut sebesar 39,96% hingga 40% dari *basic fare*. Hal tersebut dapat menyebabkan harga tiket yang mahal karena kenaikan harga bahan bakar avtur menjadi semakin mahal karena adanya kelebihan penambahan biaya bahan bakar (*fuel surcharge*) dan dapat merugikan penumpang.

### **Alasan PT. Wings Abadi Airlines Melakukan Pelanggaran Terhadap Peraturan Fuel Surcharge**

Ketidaksesuaian terhadap Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 142 Tahun 2022 tersebut terjadi karena beberapa faktor. Menurut Ibu Windriana Indah R hal ini terjadi karena adanya kenaikan harga bahan bakar, selain itu PT. Wings Abadi Airlines melayani penerbangan ke bandar udara perintis yang berada di daerah pelosok sehingga terdapat penambahan biaya. Wings tidak dapat menutup biaya tambahan tersebut jika tarif yang diberlakukan menyesuaikan dengan KM 142 tahun 2022. Faktor lain yang menyebabkan terjadinya pelanggaran ini adalah pendapatan dari penjualan tiket pesawat kepada penumpang yang tidak mencapai 50% dari kapasitas pesawat sehingga biaya operasional yang dikeluarkan lebih besar dari pendapatan yang diterima. Salah satu langkah yang dilakukan untuk menutup biaya operasional, Wings Air menaikkan biaya tambahan bahan bakar. Bapak Haposan P. Simanjuntak juga menyatakan bahwa terjadinya pelanggaran ini karena biaya operasional pesawat yang dikeluarkan oleh PT. Wings Abadi Airlines tidak seimbang dengan jumlah penumpang selama beberapa periode terakhir. Selain itu, naiknya harga *fuel* yang mencapai 20% hingga 40% secara bertahap. Hal-hal tersebut dapat menjadi faktor penyebab terjadinya pelanggaran Wings Air dalam menetapkan *fuel surcharge* karena menaikkan besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) tersebut agar dapat menutup biaya operasionalnya.

Hal ini didukung dari hasil observasi yang dilakukan oleh penulis, bahwa jumlah penumpang dalam penerbangan tersebut tidak terisi penuh melainkan hanya terisi kurang lebih 40% dari kapasitas yang seharusnya. Kapasitas *seat* pesawat *propeller* yang digunakan Wings Air adalah 72 *seat*, namun penumpang yang melakukan penerbangan ke rute tersebut kurang lebih hanya 30 orang. Sehingga hal tersebut mengakibatkan Wings Air tidak dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan. Selain itu, Deddy Putra Sinaga sebagai LO PT. Wings Abadi Airlines menyatakan bahwa penerbangan ke bandar udara perintis terdapat biaya operasional yang lebih mahal sedangkan *demand* dalam penerbangan tersebut kurang maka Wings Air menaikkan biaya tambahan agar dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan. Kenaikan biaya tambahan bahan bakar (*fuel*

*surcharge*) tersebut mengikuti kebijakan dari kantor pusat Badan Usaha Angkutan Udara tersebut.

### **Tindak Lanjut atas Pelanggaran yang Dilakukan PT. Wings Abadi Airlines**

Berdasarkan informasi dari ketiga informan, pelanggaran yang dilakukan oleh Wings Air telah ditindak lanjuti. Tindakan yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II adalah memberikan pembinaan ataupun saran agar disesuaikan dengan peraturan yang diberlakukan oleh menteri. Tindakan selanjutnya pembuatan LHP (Laporan Hasil Pengawasan) dan berita acara. Berita acara tersebut harus ditanda tangani oleh *stake holder* yang membuktikan bahwa mereka setuju atas temuan pelanggaran yang dilakukan oleh Wings Air.

LHP (Laporan Hasil Pengawasan) dan berita acara tersebut disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan selanjutnya Direktorat Jenderal Angkutan Udara tersebut melakukan evaluasi terhadap hasil temuan pelanggaran oleh Inspektur Angkutan Udara. Setelah dilakukannya evaluasi, Direktorat Jenderal Angkutan Udara mengirimkan surat peringatan kepada Wings Air. Terkait sanksi yang diberikan oleh pihak yang bersangkutan semuanya diurus oleh pusat sehingga Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II hanya sekedar melakukan pengawasan dan pelaporan saja. Sanksi yang diberikan bisa berupa pencabutan izin rute ataupun denda.

Tindakan yang sudah dilakukan oleh Wings Air yaitu dengan mengurangi frekuensi terbang dikarenakan *demand* yang kurang. Izin rute yang seharusnya *daily* menjadi 3 sampai 4 kali penerbangan saja yang dilakukan dalam seminggu. Hal ini dapat mengurangi resiko kerugian biaya operasi yang dikeluarkan oleh Wings Air. Meskipun Wings Air telah mengurangi frekuensi penerbangan yang dilakukan, penumpang yang melakukan penerbangan ke rute-rute tersebut tetap tidak memenuhi minimal dari jumlah penumpang yang seharusnya agar Wings Air bisa menutup biaya operasional tanpa melakukan pelanggaran terhadap besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surchrage*) yang sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 142 Tahun 2022.

Tindakan selanjutnya yang dilakukan oleh pemerintah setelah melakukan evaluasi adalah menengeluarkan keputusan baru yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 7 Tahun 2023 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Surcharge*) Yang Disebabkan Adanya Fluktuasi Bahan Bakar (*Fuel Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Dalam peraturan tersebut biaya tambahan untuk pesawat jet adalah 10% dari *basic fare* dan untuk pesawat *propeller* tetap diangka 25% dari *basic fare*. Peraturan ini berlaku mulai 10 Januari 2023.

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut:

Pelanggaran yang dilakukan oleh Wings Air terkait KM 142 Tahun 2022 adalah besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yang ditetapkan oleh Wings Air tidak disesuaikan terhadap KM 142 Tahun 2022. Besaran *fuel surcharge* yang ditetapkan oleh Wings Air melebihi 25% dari *basic fare* yaitu mencapai sama dengan 40%. Sehingga Wings Air melebihi 14,96% hingga 15% dari peraturan yang berlaku. Pelanggaran tersebut terjadi selama bulan Desember 2022 pada semua rute yang dimiliki Wings Air di *station* Kualanamu, rute-rute tersebut yaitu: KNO – BTJ, KNO – FLZ, KNO – GNS, KNO – LSW, KNO – MEQ, KNO – PDG, KNO – PKU, dan KNO – SMG.

Alasan Wings Air melakukan pelanggaran disebabkan karena naiknya bahan bakar avtur sebesar 20% hingga 40% dan *demand* yang kurang, sehingga Wings Air tidak dapat menutup biaya operasional yang dikeluarkan. Maka dari itu, hal tersebut menyebabkan Wings Air melebihi besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) dari besaran yang telah ditetapkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 142 Tahun 2022 dan terjadilah pelanggaran.

Tindak lanjut yang dilakukan atas pelanggaran tersebut adalah pemberian pembinaan dan saran oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II kepada Wings Air. Setelah itu, pelaporan atas pelanggaran tersebut kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau kantor pusat untuk dievaluasi. Setelah dilakukan evaluasi, tindakan selanjutnya adalah pengenaan sanksi kepada Wings Air oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berupa surat peringatan, pencabutan izin rute, ataupun denda. Tindakan yang dilakukan Wings Air adalah dengan pengurangan frekuensi penerbangan.

Berdasarkan kesimpulan diatas maka terdapat beberapa saran yang penulis harapkan dapat membangun efek positif dan diharapkan dapat membawa perubahan yang baik kedepannya antara lain:

Bagi Kantor Otoritas bandar Udara

Permasalahan ini agar supaya ditindak lanjuti secara lebih lanjut dan lebih tegas lagi supaya Wings Air tidak mengulangi terjadinya pelanggaran dan agar segera menyesuaikan besaran tarif yang ditetapkan dengan peraturan menteri perhubungan yang berlaku yaitu KM 7 Tahun 2023 ataupun keputusan menteri yang terbaru. Jika hal ini terus terjadi maka dapat merugikan masyarakat atau penumpang.

Bagi Perusahaan Wings Air

Sebaiknya Wings Air menerapkan tarif penumpang sesuai dengan Keputusan Menteri Nomor: KM 142 Tahun 2022 dan menyesuaikan besaran biaya tambahan bahan bakar (*fuel surcharge*) yaitu tidak lebih dari 25% dari *basic fare*.

Bagi Peneliti Selanjutnya

Dalam melakukan penelitian selanjutnya, sebaiknya peneliti menambah informan yaitu dengan melakukan wawancara pada pihak maskapai. Peneliti

selanjutnya juga dapat melakukan penelitian secara langsung kepada pihak Wings Air.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 17 Tahun 2022 tentang Tata Cara dan Tindak Lanjut Laporan Hasil Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 142 Tahun 2022 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Surcharge*) Yang Disebabkan Adanya Fluktuasi Bahan Bakar (*Fuel Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 68 Tahun 2022 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Fuel Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 7 Tahun 2023 tentang Besaran Biaya Tambahan (*Fuel Surcharge*) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Laporan Hasil Pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah II. (2022). Laporan Hasil Pengawasan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Nomor: Nomor: BA.11/ANGUD/KOBU.II/IX/2022 tanggal 19 September 2022.
- Manurung, Indra Mangaratua. (2019). Regulasi Penetapan Tarif Tiket Pesawat Udara Pada Maskapai Lion Air Untuk Penerbangan Domestik.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan Di Bidang Penerbangan.
- Poernomo, Bambang. (2002). Dalam Asas-asas Hukum Pidana. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Prodjodikoro, Wirjono. (2003). Asas-asas Hukum Pidana. Bandung: Refika Aditama.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Ed. 2, Yogyakarta: ALFABETA