



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERMOHONAN NOMOR 134/PUU-XXIV/2026**

**PERIHAL
PENGUJIAN MATERIIL UNDANG-UNDANG NOMOR 1
TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN
TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA
REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945**

**ACARA
PEMERIKSAAN PENDAHULUAN
(I)**

J A K A R T A

RABU, 22 APRIL 2026



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERMOHONAN NOMOR 134/PUU-XXIV/2026**

PERIHAL

Pengujian Materiil Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

1. Doris Manggalang Raja Sagala
2. Jonswaris Sinaga
3. Amudin Laia
4. Tomry Hasudungan Gurning
5. Rika Kardela Irama
6. Yeremia Zebua

ACARA

Pemeriksaan Pendahuluan (I)

**Rabu, 22 April 2026, Pukul 15.00 – 16.18 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jln. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

MAJELIS HAKIM KONSTITUSI

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1) Enny Nurbaningsih | (Ketua) |
| 2) Ridwan Mansyur | (Anggota) |
| 3) Arsul Sani | (Anggota) |

PANITERA PENGGANTI

Ria Indriyani

Pihak yang Hadir:**A. Pemohon:**

1. Doris Manggalang Raja Sagala
2. Jonswaris Sinaga
3. Amudin Laia
4. Tomry Hasudungan Gurning
5. Rika Kardela Irama
6. Yeremia Zebua

*Tanda baca dalam risalah:

[sic!]: tanda yang digunakan apabila penggunaan kata dalam kalimat yang digunakan oleh pembicara diragukan kebenarannya antara ucapan dengan naskah/teks aslinya.

... : tanda elipsis dipakai dalam kalimat yang terputus-putus, berulang-ulang, atau kalimat yang tidak koheren (pembicara melanjutkan pembicaraan dengan membuat kalimat baru tanpa menyelesaikan kalimat yang lama).

(...): tanda yang digunakan pada kalimat yang belum diselesaikan oleh pembicara dalam sidang, namun disela oleh pembicara yang lain.

SIDANG DIBUKA PUKUL 15.00 WIB**1. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [00:19]**

Baik ya, kita mulai.

Baik, kita mulai. Untuk persidang Nomor ... Perkara Nomor 134/PUU-XXIV/2026 saya nyatakan dibuka dan persidangan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Selamat sore, Assalamualaikum wr. wb. Silakan, diperkenalkan, siapa saja yang hadir?

2. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [00:46]

Assalamualaikum wr. wb. Izin, Yang Mulia, yang hadir, saya Doris Manggalang, Raja Sagala, selaku Pemohon I. Berikutnya, Jonswaris Sinaga, selaku Pemohon II, daring, Yang Mulia. Berikutnya, Amudin Laia, selaku Pemohon III. Berikutnya, Yang Mulia, Tomry Hasudungan Gurning, selaku Pemohon IV. Berikutnya, Rika Kardela Irama, selaku Pemohon V. Berikutnya, Yeremia Zebua, selaku Pemohon VI, Yang Mulia. Terima kasih.

3. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [01:38]

Baik, terima kasih. Baik, terima kasih sudah diperkenalkan, siapa saja yang hadir. Terkait dengan permohonan 134 ini, sudah pernah mengajukan permohonan tidak sebelumnya?

4. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [01:34]

Izin, Yang Mulia. Sudah, Yang Mulia.

5. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [01:34]

Oh, sudah pernah. Sudah pernah beracara di MK. Jadi saya tidak perlu menjelaskan panjang lebar kalau sudah pernah beracara di MK, ya. Berkenaan dengan permohonan yang disampaikan oleh Para Prinsipal semua ini, ya?

6. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [01:51]

Benar, Yang Mulia.

7. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [01:51]

Para Prinsipal ini, ini tebal sekali nih. Ini sudah kayak disertasi nih. Ya, 100 lebih, 110 halaman, ya. Tapi kami sudah membaca ... apa namanya ... menelaah permohonan ini, sehingga nanti yang disampaikan hanya pokok-pokok dari Permohonan saja, tidak usah dibaca lengkap. Hanya Petitumnya dibaca lengkap, ya.

Silakan, yang menyampaikan pokok-pokoknya siapa? Ya, silakan, untuk penyampaian pokok-pokoknya.

8. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [02:22]

Terima kasih, Yang Mulia. Kami sudah meringkas menjadi delapan halaman, Yang Mulia, mohon diberikan waktu.

9. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [02:29]

Silakan.

10. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [02:29]

Terima kasih atas kesempatan yang diberikan, Yang Mulia Majelis Hakim kepada kami Para Pemohon, untuk menyampaikan pokok-pokok permohonan terkait uji materiil Undang-Undang Penerbangan.

Yang Mulia, permohonan ini diajukan, mohon dianggap dibacakan, Yang Mulia, yang bertindak sebagai advokat dan para legal, dan selanjutnya disebut sebagai Para Pemohon.

Terkait kewenangan Mahkamah Konstitusi, Yang Mulia, dari halaman 2 sampai halaman 4, mohon dianggap dibacakan.

Terkait Kedudukan Hukum Para Pemohon, dari halaman 4 sampai halaman 9 akan dibacakan pokok-pokoknya saja, Yang Mulia. Merupakan hak setiap warga negara untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar. Dalam permohonan a quo, pengujian materiil dilakukan terhadap Pasal 146, Pasal 170, Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan terhadap Pasal 28D ayat (1), dan Pasal 28F Undang-Undang Dasar. Pemohon I, Pemohon II, Pemohon III, Pemohon IV adalah Warga Negara Indonesia dan juga mengemban profesi sebagai advokat serta penegak hukum. Pemohon V, Rika Kardela Irama, adalah Warga Negara Indonesia yang sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Pamulang dan juga sebagai para legal. Pemohon VI, Yeremia Zebua adalah Warga Negara Indonesia, yang saat ini sedang menempuh pendidikan tinggi pada Fakultas Hukum Universitas Sahid, dan juga sebagai para legal.

Terkait kerugian Para Pemohon, Yang Mulia, dari halaman 9 sampai halaman 62, dibacakan pokok-pokonya saja, Yang Mulia, wilayah

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan, mengingat kondisi geografis tersebut pemanfaatan moda transportasi udara dinilai sebagai solusi yang paling logis dan efisien karena aspek kecepatan, koneksitas antar wilayah, efisiensi jarak jauh dan terjadwal. Selaras dengan kondisi tersebut, berbagai maskapai penerbangan hadir dan melayani rute ke berbagai wilayah Indonesia. Bahwa permasalahan yang paling sering muncul antara pihak maskapai dengan penumpang adalah permasalahan keterlambatan penerbangan.

Berdasarkan Pasal 1 angka 30 Undang-Undang Penerbangan, keberangkatan diartikan sebagai perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau waktu kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Di samping aspek keselamatan, faktor ketepatan waktu merupakan hak bagi penumpang. Fenomena keterlambatan penerbangan di Indonesia sering terjadi dimana alasan faktor cuaca dan kendala teknis operasional kerap dijadikan alasan oleh maskapai melalui pengeras suara. Namun demikian, penumpang tidak pernah mendapatkan transparansi mengenai fakta yang sebenarnya terjadi dikarenakan maskapai hanya menyampaikan informasi tersebut secara sepihak tanpa disertai bukti autentik. Hal ini mengakibatkan penumpang kehilangan instrument hukum untuk menguji kebenaran klaim sepihak dari maskapai akibat ketiadaan data pembandingan yang sah.

Menurut Para Pemohon, pentingnya peran negara dalam memberikan perlindungan terhadap penumpang. Hal ini disebabkan oleh adanya ketidakseimbangan kedudukan antara maskapai dengan penumpang. Fenomena ini sering disebut sebagai asimetri informasi. Dalam bahasa paling sederhana, asimetri informasi adalah situasi dimana salah satu pihak dalam sebuah interaksi atau transaksi memiliki informasi yang lebih banyak atau lebih baik dibandingkan pihak lainnya. Kondisi ini menciptakan ketidakseimbangan kekuatan yang seringkali menguntungkan pihak yang paling tahu dan merugikan pihak yang menebak-nebak.

Dalam konteks penerbangan, asimetri informasi terjadi karena maskapai memegang penuh kendali atas data operasional, sementara penumpang hanya bisa menerima apa yang diumumkan melalui pengeras suara. Ketidaktahuan penumpang mengenai apa yang sebenarnya terjadi di balik pintu cockpit atau ruang kendali operasi menciptakan celah hukum dimana maskapai bisa dengan mudah menggunakan alasan faktor cuaca atau teknis operasional sebagai tameng keterlambatan. Keterbatasan yang dihadapi penumpang dalam memverifikasi alasan keterlambatan, contohnya terkait dengan geografi cuaca yang tidak kasat mata, misalnya cuaca yang buruk itu di bandara keberangkatan, rute di atas jalur langit atau bandara tujuan atau cuaca buruk di lokasi pesawat sebelumnya.

Berikutnya terkait istilah operasional yang terlalu luas, mohon dianggap dibacakan.

Yang berikutnya konflik kepentingan finansial, adanya dorongan finansial yang kuat bagi maskapai untuk mengklaim cuaca sebagai penyebab utama demi menghindari kompensasi kepada penumpang. Yang berikutnya ketiadaan akses ke lock maintenance dan OCC.

Berikutnya dilanjutkan sama Pemohon III, Yang Mulia.

11. PEMOHON: AMUDIN LALA [07:04]

Izin melanjutkan, Yang Mulia.

12. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [07:09]

Ya, silakan.

13. PEMOHON: AMUDIN LALA [07:10]

Berikut contoh keterlambatan pesawat. Contoh ini hanya sebagian kecil dari sekian banyak kasus serupa yang pernah terjadi, yaitu keterlambatan penerbangan Maskapai Super Air Jets dengan Rute Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali menuju Jakarta dalam hal ini 10 jam penerbangan sebagaimana Bukti P-9. Berikut keterlambatan Penerbangan Lion Air Rute Surabaya-Banjarmasin 5 jam, Bukti P-9. Keterlambatan operasional Maskapai Lion Air di Batam 24 jam sebagaimana Bukti P-9. Keterlambatan Penerbangan Air Asia Rute Jakarta-Narita 24 jam, Bukti P-9. Keterlambatan Penerbangan Super Air Jet rute Jakarta-Bali, 5 jam, P-10. Keterlambatan Penerbangan Super Air Jet rute Padang-Jakarta, 12 jam, P-11. Keterlambatan penerbangan Sriwijaya Air rute Makassar-Jakarta, 15 jam sebagaimana Bukti P-12. Keterlambatan penerbangan Super Airjet rute Banyuwangi-Jakarta, 9 jam, pada Bukti P-13. Keterlambatan ganda maskapai Super Airjet rute Pekanbaru-Jakarta, 5 jam, pada Bukti P-14. Keterlambatan penerbangan Super Airjet rute Lombok-Surabaya, 4 jam, pada Bukti P-15. Untuk uraian kerugian konstitusional masing-masing Pemohon dari halaman 37-57, mohon dianggap dibacakan, Yang Mulia.

Bahwa menurut Para Pemohon, terdapat kerugian konstitusional yang bersifat aktual dan/atau potensial yang menurut penalaran yang wajar dan dapat dipastikan akan terjadi dan/atau telah terjadi akibat berlakunya ketentuan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan.

Terkait alasan hukum. Permohonan dari halaman 62-107 akan dibacakan pokok-pokoknya saja.

Bahwa Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan 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. Dalam penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan telah memberikan batasan secara limitatif mengenai kriteria yang termasuk dalam faktor cuaca, yaitu hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan. Dalam penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan telah memberikan batasan secara limitatif mengenai kriteria yang termasuk dalam teknis operasional, yaitu bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan (ucapan tidak terdengar jelas) pesawat udara, lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran, terjadi antrian pesawat udara lepas landas, mendarat, atau alokasi waktu keberangkatan di bandar udara atau keterlambatan pengisian bahan bakar. Sedangkan, yang tidak termasuk dengan teknis operasional antara lain keterlambatan pilot, kopilot, dan awak kabin, keterlambatan jasa boga, keterlambatan penanganan di darat, menunggu penumpang baik yang baru melapor, pindah pesawat, atau penerbangan lanjutan, dan ketidaksiapan pesawat udara.

Berikutnya tentang pencampuran alasan keterlambatan penerbangan karena batasan ruang lingkup yang tidak jelas ditinjau dari teori asimetri informasi, halaman 68 sampai 96. Bahwa asimetri informasi Pasal 146 secara nyata telah melanggar hak konstitusional Para Pemohon sebagaimana dijamin dalam Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 mengenai hak untuk memperoleh informasi. Berikut adalah uraian kelemahan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan berdasarkan fakta dan realita hukum di Indonesia dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Pertama, celah faktor teknis operasional yang terlalu luas. Fakta di lapangan, definisi teknis operasional dalam praktiknya menjadi keranjang sampah bagi maskapai. Masalah seperti pesawat terlambat datang dari bandar udara sebelumnya, pergantian kru hingga kendala mesin kecil diklaim sebagai teknis operasional. Dalam banyak kasus, maskapai hanya mengumumkan alasan faktor cuaca dan teknis operasional melalui pengeras suara tanpa penjelasan detail. Ini melanggar prinsip transparansi dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen karena penumpang dipaksa menerima alasan sepihak tanpa bisa memverifikasi kebenarannya.

Beban pembuktian yang mustahil bagi penumpang Pasal 146 menyatakan, "Maskapai harus membuktikan," namun dalam realitanya penumpangnya yang harus berjuang menuntut haknya. Fakta di lapangan ada ketimpangan informasi semua data penerbangan, catatan

pemeliharaan pesawat dan laporan cuaca resmi dikuasai oleh maskapai dan otoritas bandara.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen berasaskan keadilan dan keseimbangan, namun Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan menciptakan ketimpangan informasi yang ekstrim. Sekalipun Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan mencantumkan klausul pengangkut wajib membuktikan, namun dalam tataran praktik beban pembuktian tersebut seolah-olah hanya dapat diuji apabila telah terjadi sengketa di lembaga pengadilan. Sangatlah tidak logis dan menciderai rasa keadilan apabila penumpang harus menempuh jalur litigasi di pengadilan hanya demi mendapatkan data atau bukti alasan keterlambatan penerbangan yang seharusnya menjadi hak dasarnya bahkan tanpa perlu diminta sekalipun oleh penumpang.

Berikutnya kontradiksi dengan peraturan turunan PM 89 Tahun 2015. Fakta di lapangan Pasal 146 berbicara tentang ganti rugi atas kerugian yang bisa mencakup kerugian materiil besar seperti tiket kereta yang harus ... hangus atau pertemuan bisnis yang batal. Namun Peraturan Menteri 89 Tahun 2015 justru membatasi kompensasi keterlambatan hanya sebesar Rp300.000,00 setelah keterlambatan lebih dari 4 jam yang mana sangat jauh dari prinsip memulihkan keadaan konsumen ke kondisi semula yang dianut dalam hukum perlindungan konsumen.

Terakhir, tidak adanya sanksi tegas bagi klaim palsu. Bahwa kendati Undang-Undang Penerbangan telah mengatur tanggung jawab maskapai terkait keterlambatan, namun belum terdapat sanksi tegas terhadap tindakan manipulasi informasi yang mengatasnamakan faktor cuaca atau teknis operasional sebagai upaya menghindari kewajiban hukum terhadap penumpang.

Perlu ditekankan bahwa dalam Pasal 16 PM 89 Tahun 2015 hanya mengatur sebatas sanksi administratif atas penilaian direktur jenderal, jika sering terjadi keterlambatan, namun tindakan manipulasi informasi yang mengatasnamakan faktor cuaca atau teknis operasional sebagai upaya menghindari kewajiban hukum terhadap penumpang adalah tindakan tindak pidana dan merupakan dua peristiwa hukum yang berbeda.

Demikian, mohon izin, Yang Mulia, dilanjutkan oleh Pemohon IV.

14. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [15:04]

Ya, silakan.

15. PEMOHON: TOMRY HASUDUNGAN GURNING [15:05]

Izin melanjutkan, Yang Mulia.

Bahwa lebih lanjut menurut Para Pemohon terdapat kerugian konstitusional yang dialami Para Pemohon, serta kelemahan norma akibat berlakunya Pasal 170 Undang-Undang Penerbangan sebagai berikut. Para Pemohon, Pasal 170 Undang-Undang Penerbangan memiliki kelemahan mendasar serta celah hukum. Hal ini dikarenakan pasal tersebut tidak mengatur teknis mengenai kewajiban maskapai untuk mempublikasikan bukti atau data alasan keterlambatan secara transparan, akurat, dan terperinci kepada penumpang.

Bahwa setiap alasan keterlambatan baik yang bersifat teknis, operasional, maupun alasan lainnya sejatinya wajib disertai dengan bukti atau data pendukung, serta mekanisme pelaporan yang terstandarisasi dan dapat diakses secara langsung oleh penumpang. Oleh karena itu, Para Pemohon berpendapat bahwa ketentuan mengenai tata cara publikasi serta rincian fasilitas, bukti atau data keterlambatan tersebut harusnya diamankan secara eksklusif dalam Pasal 170 Undang-Undang Penerbangan. Mandat tersebut harus secara tegas memerintahkan peraturan lebih lanjut melalui peraturan menteri guna menjamin adanya kepastian hukum, transparansi, dan perlindungan (suara tidak terdengar jelas) bagi hak-hak penumpang.

Bahwa selanjutnya, menurut Para Pemohon terdapat pula kerugian konstitusional serta kelemahan norma akibat berlakunya Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan sebagai berikut. Menurut hemat Para Pemohon, Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan memiliki kelemahan mendasar serta celah hukum. Hal ini dikarenakan pasal a quo menutup ruang bagi penumpang untuk menunjukkan upaya hukum atau gugatan terkait keterlambatan pengangkutan ke lembaga peradilan.

Bahwa pembatasan tersebut dikarenakan Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan secara eksplisit hanya memberikan ruang bagi (suara tidak terdengar jelas) ke pengadilan atas kerugian sebagaimana dimaksud Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 Undang-Undang Penerbangan. Dengan secara sengaja mengesampingkan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan. Hal ini berimplikasi pada terciptanya hambatan hukum bagi penumpang di mana pemberian kompensasi berdasarkan PM 89 Tahun 2015 diposisikan seolah-olah bersifat final dan menghapus hak konstitusional penumpang untuk menuntut keadilan yang lebih subjektif melalui jalur litigasi. Para Pemohon pertanyakan ratio legis serta konsistensi teologis dari pengecualian Pasal 146 dalam rujukan Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan tersebut. Tindakan menganaktirikan atau mengeksklusif Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan yang notabene mengatur tanggung jawab maskapai atas kerugian akibat keterlambatan telah menciptakan ambiguitas norma, serta disparitas hukum. Kondisi ini secara nyata menempatkan penumpang yang dirugikan akibat keterlambatan pada posisi yang terpinggirkan, serta menciderai persamaan di hadapan hukum. Mengingat perlakuan hukum yang

diberikan berbeda dan tidak setara dibanding dengan jenis kerugian penerbangan lainnya.

Bahwa pada faktanya pemberian bukti atau data yang benar terperinci tersebut tidak pernah dilakukan oleh maskapai. Bahwa secara faktual penumpang telah memenuhi kewajiban hukumnya dengan melakukan pembayaran tiket secara lunas, sehingga berdasarkan Ketentuan Undang-Undang Penerbangan Konsumen penumpang memiliki hak konstitusional untuk mendapatkan informasi disertai bukti atau data yang benar, akurat, transparan, dan terperinci mengenai jasa yang digunakannya. Hak atas informasi yang disertai bukti atau data tersebut (suara tidak terdengar jelas) bersifat melekat dan wajib didiskusikan maskapai secara otomatis tanpa perlu diminta. Guna mengeliminasi potensi manipulasi informasi, serta mencegah terjadinya penyalahgunaan oleh pihak maskapai.

Bahwa para Pemohon telah berupaya melakukan penelusuran data faktual mengenai rekam jejak keterlambatan maskapai melalui laman resmi terkait maupun kanal informasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Namun demikian, data yang relevan tidak ditemukan. Ada pun informasi yang tersedia merupakan data lampau yang tidak bersifat terperinci, serta jauh dari standar transparansi informasi yang seharusnya diberikan kepada penumpang. Bahwa fakta-fakta hukum tersebut di atas secara nyata telah bertentangan dengan jaminan perlindungan konsumen perlindungan hak konstitusional sebagaimana diatur Pasal 28E ... D ayat (1) Undang-Undang 1945 mengenai hak atas kepastian hukum yang adil serta Pasal 28E Undang-Undang 1945 mengenai hak berkomunikasi dan memperoleh informasi.

Mohon izin, Yang Mulia, akan dilanjutkan Pemohon VI.

16. PEMOHON: YEREMIA ZEBUA [20:24]

Izin melanjutkan, Yang Mulia?

17. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [20:26]

Ya, monggo.

18. PEMOHON: YEREMIA ZEBUA [20:26]

Tentang kewajiban maskapai untuk menyediakan bukti dan data transparansi alasan keterlambatan yang seharusnya diatur dalam level undang-undang, in casu Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan. Bahwa Pasal 28F Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk memperoleh informasi guna mengembangkan pribadi dan lingkungan sosialnya. Dalam konteks jasa penerbangan, hak ini ... hal ini bermanifestasi sebagai kewajiban

maskapai untuk memberikan informasi yang benar, terperinci, dan dapat diverifikasi mengenai alasan keterlambatan penerbangan. Berdasarkan prinsip kepastian hukum yang adil sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, kewajiban untuk menyampaikan bukti atau data alasan keterlambatan secara transparan, akurat, dan akuntabel seharusnya diatur secara eksplisit dalam level undang-undang, in casu Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan, dan tidak cukup hanya diatur dalam level peraturan menteri.

Bahwa secara doktrinal, materi muatan yang berkaitan dengan pembatasan hak, pemberian sanksi yang bersifat menekan, atau kewajiban fundamental yang menyangkut kepentingan publik luas harus ditegaskan dalam level undang-undang guna menjamin tegaknya hierarki peraturan perundang-undangan, Penegasan kewajiban ini pada level undang-undang akan memberikan daya paksa hukum yang lebih kuat serta menjamin kepastian hukum yang tidak dapat disimpangi oleh aturan pelaksana yang lebih rendah. Para Pemohon berpendapat bahwa Undang-Undang Penerbangan seharusnya hanya mendelegasikan tata cara atau prosedur teknis, penyampaian bukti atau data tersebut kepada peraturan menteri, namun kewajiban substansial untuk menyediakan data tersebut wajib lahir dari perintah undang-undang.

Bahwa dengan kata lain, harus terdapat pembagian domain yang tegas antara undang-undang dan peraturan pelaksana atau peraturan menteri dalam menjamin hak informasi dengan konstruksi hukum sebagai berikut.

Pertama. Undang-undang sebagai sumber hak dan kewajiban substantif. Peraturan menteri hanya mengatur tata cara, hak konsumen berdasarkan pengulasan prestasi, dan transparansi sebagai penyeimbang kerugian materil dan imateril.

Tentang perbandingan dengan aturan keterlambatan di Uni Eropa. Bahwa sebagai perbandingan, Para Pemohon mengambil contoh praktik di yurisdiksi internasional seperti Uni Eropa (Bukti P-23). Uni Eropa membuktikan bahwa regulasi mengenai keterlambatan penerbangan dapat diatur secara sangat rinci, rigit, dan berpihak pada perlindungan penumpang dengan karakteristik sebagai berikut.

Standar kompensasi yang tegas berdasarkan jarak dan waktu. Bahwa di Uni Eropa, maskapai memiliki kewajiban hukum untuk membayar kompensasi tunai hingga 600 euros yang kalkulasi berdasarkan jarak penerbangan dan durasi keterlambatan. Hal ini merupakan bentuk perlindungan yang nyata atas hilangnya waktu dan kesempatan konsumen. Bahwa Para Pemohon berpendapat Indonesia harus belajar dari sistem Uni Eropa yang memberikan kompensasi secara proporsional berdasarkan jarak bandara keberangkatan ke tujuan.

Pembalikan beban pembuktian yang nyata dan kewajiban maskapai memberitahukan hak penumpang. Bahwa berdasarkan standar Uni Eropa yang Para Pemohon dapatkan dari situs resmi Uni Eropa (Bukti

P-24), maskapai tidak hanya cukup mengklaim adanya alasan teknis atau cuaca, namun wajib membuktikan klaim tersebut dengan menyajikan bukti materil berupa dengan dokumen yang dapat diakses oleh penegak hukum dan penumpang seperti kutipan resmi dari buku catatan penerbangan, laporan insiden yang autentik, bukti korespondensi dengan otoritas bandara atau navigasi.

Berdasarkan aspirasi yang ... dan fakta yang dihimpun dari berbagai kolega serta relasi, Para Pemohon menguraikan potret buruk perlindungan konsumen penerbangan sebagai berikut. Bahwa terdapat praktik lapangan di mana oknum awak kabin menyatakan bahwa hak kompensasi penumpang gugur seketika setelah penumpang memasuki pesawat, meskipun pesawat masih tertahan di landasan selama berjam-jam.

Bahwa publik mempertanyakan efektivitas pengawasan negara karena nyaris tidak ditemukan berita mengenai sanksi tegas terhadap ... sanksi tegas pemerintah terhadap maskapai atas keterlambatan yang bersifat masif dan berulang.

Bahwa maskapai seringkali terjadi benturan psikologis di lapangan di mana petugas maskapai justru bersikap lebih galak terhadap penumpang. Bahwa kerugian penumpang sering terjadi karena kerusakan, hingga kehilangan barang di bagasi yang seringkali ditangani dengan mekanisme saling lempar tanggung jawab antarpetugas, terutama pada penerbangan transit.

Mohon izin, Yang Mulia, akan dilanjutkan oleh Pemohon V.

19. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [25:02]

Ya, silakan.

20. PEMOHON: RIKA KARDELA IRAMA [25:05]

Terima kasih. Mohon izin, Yang Mulia, melanjutkan. Bahwa Mahkamah Konstitusi dalam pertimbangan hukum Putusan Nomor 29/PUU-XIII/2015 mengenai pengujian Undang-Undang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar 1945 telah menegaskan secara eksplisit bahwa penyelenggaraan usaha penerbangan tidak boleh semata-mata ditujukan untuk mencari keuntungan. Melainkan harus mengutamakan aspek pelayanan publik, keamanan, serta perlindungan hak-hak konsumen sebagai bagian dari kewajiban negara.

Berdasarkan seluruh uraian di atas, Para Pemohon mohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berkenan untuk memutuskan.

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 bertentangan dengan Undang-

Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, sepanjang tidak dimaknai 'pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian keterlambatan penumpang, bagasi, atau kargo. Kecuali jika pengangkut dapat membuktikan dengan data teknis yang sah dan dapat diakses oleh penumpang atau pengirim kargo bahwa keterlambatan tersebut disebabkan faktor cuaca dan/atau teknis operasional yang tata cara penyampaian buktinya diatur lebih lanjut dalam peraturan menteri'.

3. Menyatakan Pasal 170 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai 'ketentuan mengenai penyediaan data teknis keterlambatan serta besar jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan peraturan menteri'.
4. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai 'penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo dan/atau ahli waris penumpang yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia'.
5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.
 1. Mengabulkan Permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.

21. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [28:25]

(Ucapan tidak terdengar jelas) dibaca lengkap. Atau itu. Ada tulisan atau, betul kan?

22. PEMOHON: RIKA KARDELA IRAMA [28:29]

Mohon maaf, Yang Mulia. Atau.

1. Mengabulkan Permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat

sepanjang tidak dimaknai 'pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian keterlambatan penumpang, bagasi atau kargo, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan dengan data teknis yang sah dan dapat diakses oleh penumpang atau pengirim kargo bahwa keterlambatan tersebut disebabkan faktor cuaca dan/atau teknis operasional yang tata cara penyampaian buktinya diatur lebih lanjut dalam peraturan Menteri'.

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

Dan/atau.

1. Mengabulkan Permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 170 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai 'ketentuan mengenai penyediaan data teknis, keterlambatan, serta besaran jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan peraturan Menteri'.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Dan/atau.

1. Mengabulkan Permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan Pasal 176 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang tidak dimaknai 'penumpang pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.
3. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Atau apabila Majelis Hakim berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya. Terima kasih, Yang Mulia.

23. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [31:21]

Baik, terima kasih. Sudah sampaikan pokok-pokoknya dan terima kasih juga ternyata pokok-pokok yang disampaikan jauh lebih jelas daripada yang ditulis. Kalau yang ditulis itu banyak pengulangannya, tapi

kan dibaca tadi step-nya malah lebih sistematis, ya. Jadi terima kasih atas sistematika yang sudah disampaikan tadi.

Kan issue-nya jelas, ya, soal keterlambatan pesawat yang tidak jelas alasan dan informasinya. Jadi nanti didengar saja penasihat dari kami Majelis Panel Hakim berkenaan dengan penasihat ini kalau nanti tidak sempat mencatat, silakan dibuka di risalah sidangnya, diikuti risalah sidangnya. Diikuti risalah sidangnya atau silakan dibuka juga di web-nya MK, ya. Diikuti mungkin di YouTube-nya MK, bisa kelihatan semua. Begitu, ya.

Silakan yang pertama, Yang Mulia Pak Arsul Sani dulu. Silakan, Pak Arsul Sani.

Itu mik-nya dimatikan dong, Pak! Ya. Silakan, Yang Mulia Pak Arsul.

24. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [32:23]

Terima kasih, Yang Mulia Ibu Ketua Panel Prof. Enny Nurbaningsih, Yang Mulia Anggota Panel Pak Dr. Ridwan Mansyur, dan Saudara Pemohon yang saya hormati. Ada beberapa hal yang ingin saya sampaikan sebagai penasihat, ya. Mulai dari yang umum dulu. Ini kan Para Pemohon yang hadir ini kan semua adalah Prinsipal, artinya Para Pemohon, kan? Semuanya hadir enggak ini? Ada berapa sini? Satu ada yang online, ya?

25. PEMOHON: JONSWARIS SINAGA [33:06]

Izin, Yang Mulia, ada 1 online, Pemohon II.

26. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:09]

Oke. Mana enggak kelihatan? Coba bisa ditampilkan wajahnya.

27. PEMOHON: JONSWARIS SINAGA [33:16]

Sudah, on-cam, Yang Mulia, izin.

28. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:21]

Ada ini Permohonan kalau saya lihat di ini.

29. PEMOHON: AMUDIN LAIA [33:26]

Izin, Yang Mulia, untuk permohonan (...)

30. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:27]

Oh, ini yang Permohonan lain?
Enggak, ini yang Permohonan 134, ya. Ada yang hadir online, siapa?

31. PEMOHON: AMUDIN LAIA [33:37]

Ada, Yang Mulia, atas nama Jonswaris Sinaga. Tadi juga sudah kita konfirmasi.

32. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:42]

Bukan. Anda sudah mengajukan juga?

33. PEMOHON: AMUDIN LAIA [33:44]

Sudah.

34. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:46]

Ya, mana kok enggak kelihatan? Biasanya kalau online ini akan kelihatan ini di layar.

35. PEMOHON: JONSWARIS SINAGA [33:49]

Izin, Yang Mulia, saya sudah on-cam, Yang Mulia, mengikuti persidangan dari awal.

36. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [33:56]

Ya, tapi kok ... oke, jadi ... kok wajah gantengnya enggak kelihatan ini? Enggak muncul, ya, tapi suaranya, ya. Saya anggap ini benar. Siapa ini yang online?

37. PEMOHON: JONSWARIS SINAGA [34:12]

Jonswaris Sinaga, Yang Mulia, izin.

38. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [34:16]

Pemohon ... oh, Jonswaris Sinaga, ya, Pemohon II. Saya anggap benar ini suara Anda, ya. Bukan suara bayangan atau jin Anda ya.

39. PEMOHON: JONSWARIS SINAGA [34:26]

Siap, Yang Mulia.
Terima kasih, Yang Mulia.

40. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [34:27]

Oke. Karena ini apa ... Para Prinsipal langsung dan sampai sekarang belum saling menguasai, maka ini harus hadir semua. Kalau Anda enggak hadir nanti bisa dinilai tidak serius, kecuali Anda nanti menguasai. Jadi, boleh juga menguasai kepada apa ... Prinsipal yang apa ... lain dari perkara satu.

Nah, yang berikutnya. Ini kan Anda walaupun Anda partner, Anda lawyer dari Maralanaga Law Firm, tapi ini permohonan kan pribadi-pribadi. Anda kan tidak sedang menguasai kepada para advokat dan asisten advokat atau para legal dari Maralanaga Law Firm. Ya, jangan pakai ini. Kecuali Anda nanti mau menguasai kepada ... nah, ini oke, sudah kelihatan, ya. Karena ini Anda kita anggap sebagai walaupun Anda advokat adalah apa ... Prinsipal-Prinsipal langsung, permohonan langsung yang mau mengajukan permohonan tanpa kuasa, gitu ya.

Nah, yang berikutnya juga. Nah, ini karena Anda advokat, saya dulu juga advokat. Jadi, advokat itu kalau membuat sesuatu, itu yang paling utama, yang dituju dari dokumen yang kita buat itu langsung ngerti. Itu kata mentor saya waktu saya jadi visiting lawyer di Australia itu begitu, harus short and fancy katanya. Dia bilang begini, "Arsul, kalau kamu buat sesuatu, sopir kamu saja kalau baca harus langsung ngerti." Itu filosofinya. Nah maknanya apa? Maka, ya itu harus short, pendek, tapi menyengat tepat sasaran artinya. Nah itu, untuk para lawyer muda.

Jadi ini pernah saya bekerja di sebuah law firm besar, kemudian kliennya itu eksekutif dari bank dari India. Dikasih legal opinion yang tebalnya 24 halaman. Dia sambil kepalanya geleng-geleng ngomong dalam bahasa Inggris, bilang saya pusing kalau harus baca 24 halaman. Maka dia kemudian partner-nya minta sama saya ini harus kamu bisa ringkas dalam 3 atau 4 halaman dan kliennya ngerti. Maka saya ringkas lah yang 24 halaman itu jadi 4 halaman. Nah, ternyata dia ini very good, very good, I understand, sambil goyang-goyang kepala lah kalau orang India kan begitu, itu tanda happy dia. Nah, jadi itu filosofi dulu, ya.

Nah, maka kita paham, ya, kita paham apa yang Anda mau ajukan sebagai permohonan pengujian materiil, ya. Ini kan Anda mohon pengujian, jadi walaupun tebal ini kita baca juga. Saya kiranya Para Yang Mulia, termasuk saya ini bikin ringkasan. Dan ringkasannya itu menjadi 12 halaman ini. Nah, jadi kita baca juga. Intinya kan Anda mengajukan permohonan pengujian materiil atas Pasal 146, 170, dan 176 atas Undang-Undang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Dan sebagai landasan pengujian adalah Pasal 28D ayat (1) dan

Pasal 28F. Nah, di Mahkamah Konstitusi memang agak berbeda, enggak juga berbeda secara total dengan katakanlah di peradilan perdata yang ada di peradilan umum atau di peradilan Tata Usaha Negara. Apa yang apa ... mestinya dibuat sebagai permohonan itu mengikuti PMK 7 Tahun 2025. Ini udah dibaca belum? Harus dibaca ini, gitu ya. Utamanya kalau terkait dengan permohonan itu Pasal 10. Tapi pasal-pasal lain juga perlu dibaca juga. Nah, PMK-nya ini kalau enggak punya, Anda bisa download di laman Mahkamah Konstitusi di bagian peraturan. Kalau diklik nanti keluar itu Peraturan Mahkamah Konstitusi.

Nah, inti dari ... apa ... atau struktur permohonan di MK itu saya kira Anda sudah tahu, setelah bagian identitas, maka adalah Kewenangan Mahkamah, Kedudukan Hukum, Alasan Permohonan, dan kemudian Petitum. Nah, saya ingin melihat satu persatu, ya, gitu.

Kalau mengenai Kewenangan Mahkamah, saya anggap sudah cukup bagus.

Kemudian yang kedua terkait dengan Kedudukan Hukum. Nah, Kedudukan Hukum ini kalau Anda baca Pasal 4 ayat (2) PMK itu, maka supaya permohonan pengujian undang-undang dalam hal ini pengujian undang-undang secara materiil itu kan satu, ya, Pemohonnya harus memiliki hak konstitusional yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar. Anda mendalilkan, Anda punya hak untuk mendapatkan kepastian hukum, ya kan, untuk juga mendapatkan informasi seperti apa yang ada di Pasal 28F.

Nah, kemudian yang kedua adalah hak atau kewenangan konstitusional ini dirugikan oleh berlakunya undang-undang. Ya, oleh ketentuan undang-undang yang Anda mohonkan pengujian 3 pasal itu.

Nah, yang berikutnya kerugian konstitusional ini bersifat spesifik atau khusus dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial. Kalau tadi saya dengarkan dan saya baca naskah lengkap Anda, Anda sebetulnya ingin mendalilkan bahwa kerugian Anda itu adalah aktual. Kenapa? Karena Anda juga sebutkan naik pesawat nomor sekian, sekian, sekian, sekian, gitu kan? Dan Anda juga dalam buktinya saya lihat juga melampirkan juga sejumlah tiket pesawat, tapi yang belum Anda jelaskan saya lihat adalah bahwa penerbangan yang Anda naiki itulah yang delay. Memang ada delay dalam berita-berita online yang Anda sebutkan itu saya lihat, tapi apakah itu penerbangan Anda atau enggak itu belum terjelaskan.

Nah, jadi kalau Anda mau mendalilkan bahwa kerugian Anda itu aktual, maka Anda harus jelaskan itu. Saya naik pesawat pada penerbangan maskapai ini, nomor penerbangan sekian, dan penerbangan itu mengalami delay, dan delay itu berapa jam, saya hanya dapat sekian, dan kemudian saya juga tidak mendapatkan penjelasan. Itu dikonstruksikannya supaya lebih mudah. Ini perlu, kenapa? Karena nanti yang menilai Permohonan Anda itu bukan hanya Majelis Panel yang tiga ini, tapi sembilan orang Hakim Konstitusi atau setidaknya-tidaknya 7 orang Hakim Konstitusi. Nah, beliau-beliau yang 6 itu kan tidak ikut

dalam Panel ini. Jadi kan juga tidak mengikuti persidangan ini, maka menjadi penting bagi Pemohon ketika yang bukan Anggota Panel, enam atau setidaknya itu empat Hakim konstitusi yang lain itu nanti membaca itu juga langsung paham, tapi kalau Anda tidak jelas mengaitkan, Anda dibidang ini tidak jelas ini kerugian konstitusionalnya apa. Maka yang paling jelas adalah kalau memang Anda itu ingin bicara kerugian yang bersifat spesifik dan aktual, ya, Anda harus sebutkan. Anda menurut saya belum ibaratnya belum bulat menyebutkannya. Jadi itu pengalaman Anda, pengalaman konkret Anda itu Anda jelaskan. Saya pada hari ini atau berdasarkan dengan tiket lah. Dengan tiket ini, saya apa ... melakukan penerbangan dari mana ke mana dengan maskapai ini ditunda penerbangannya selama sekian dan hanya mendapatkan penjelasan ditunda karena apa ... kan biasanya istilahnya apa ... alasan operasional. Operasionalnya apa memang enggak pernah dijelaskan itu, ya. Nah, kalau soal jengkel, bukan hanya Anda, kita yang di ini kan sering juga naik pesawat gitu, ya. Walaupun enggak sesering lawyer sih. Lawyer kan uangnya lebih banyak, apalagi kalau kasusnya besar. Jadi, sering naik pesawat, gitu kan. Jadi itu harus Anda jelaskan, Anda restrukturasi. Anda sudah menjelaskannya, tapi nyambungannya belum ... belum nyata, gitu, ya. Koneksinya itu belum nyata. Nah, itu. Nah, kecuali kalau yang mau Anda kemukakan.

Jadi, kan kesannya ini kalau saya membaca Anda, Anda ya pernah numpang pesawat. Anda baca ada penerbangan. Tapi, apakah penerbangan yang diberitakan yang ada di online-online yang Anda kutip itu adalah penerbangan yang Anda alami, itu enggak cukup jelas itu di situ. Nanti Anda lihat lagi, ya gitu. Nah, kecuali Anda mau mengatakan saya potensial karena saya sering naik pesawat dan dari pemberitaan, saya juga membaca sering juga terjadi flight delay without proper notice-lah, tanpa pemberitahuan yang benar, cuman dibidang karena alasan operasional. Nah, itu ya, tuh kadang-kadang kalau kita omelin alasan operasionalnya juga dibidang. Alasan operasionalnya apa? Baru ditambah. Karena keterlambatan pesawat dari kota lain yang akan mengangkut kita. Enggak dijelaskan juga, kenapa kok pesawat yang dari kota lain itu terlambat. Gitu kan, kira-kira itu. Jadi, itu apa ... penting Anda jelaskan itu rangkaian karena sebetulnya kalau dari sisi bukti Anda sebetulnya sudah cukup dan bukti Anda juga sudah dileges, ya, sudah dimaterai.

Nah, yang berikutnya lagi terkait dengan Alasan Permohonan. Ini kalau saya lihat, Anda juga menyebut apa ... perbandingan dengan yang ada di negara di Uni Eropa berdasarkan peraturan, ya. ICI Directive Nomor 261 Tahun 2004. Anda jadikan ini sebagai Bukti P-23. Kalau di sana kan bisa dapat uang tunai hingga 600 euro. Anda bilang begitu kan, ini kita baca juga gitu. Sementara di sini dapat apa itu, kue sama air Aqua, ya. Nah, jadi itu ada baiknya didetilkan coba. Karena ini kan di Uni Eropa, misalnya di negara mana itu apa praktiknya atau perusahaan

penerbangan apa, apa ininya karena directive ini kan juga implementasinya juga berbeda-beda. Nah, jadi itu saya kira.

Tapi, alasan permohonan atau saya mundur lagi sedikit, ya. Di bagian Kedudukan Hukum ini kalau bisa dipersingkat. Jadi, kami itu menilai bukan tebalnya Permohonan, clarity-nya lho, kejelasan permohonan. Kalau kerugian Anda itu sama, ya sudah disingkat saja. Bahwa Permohonan I, II, III, IV, V, VI pernah ... apa ... apa ... melakukan penerbangan dengan maskapai, Pemohon I ini, Pemohon II ini, dijelaskan nomor penerbangan, tanggal, dan segala macam. Dan maskapai, maskapai ... apa ... penerbangan tersebut di atas, itu telah mengalami ketelambatan, nah itu diuraikan, itu jadi singkat saja. Mungkin kalau Anda persingkat, cukup mungkin enggak lebih dari 10 halaman. Itu, ini kan hampir separuh, ya, separuh lebih itu Anda bicara soal itu, ya. Nah, jadi disingkat sekali lagi.

Nah, yang berikutnya yang masih terkait kembali ke alasan permohonan, ya itu. Yang kedua juga, ini dibalik, ya. Jadi yang harus Anda uraikan, ya, ini kan Anda ada tiga ... apa ... norma dalam pasal undang-undang yang Anda ajukan pengujian, ya. Kemudian yang menjadi lantasan pengujian ada dua, Pasal 28D dan Pasal 28F. Nah, saya tidak tahu apakah tiga-tiga pasalnya itu menurut Anda bertentangan dengan 28D ayat (1) dan 28F atau ada yang bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) saja, ada yang bertentangan dengan Pasal 28F saja. Nah, itulah yang harusnya Anda uraikan dengan klir. Jadi lebih baik judulnya adalah misalnya. Pasal ... ini misalnya ya, Pasal 146 dan 170 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1). Pertentangannya apa itu? Anda uraikan. Tapi judulnya itu. Kemudian Pasal 176, misalnya bertentangan dengan Pasal 28F, atau yang tadi Pasal 146 dan Pasal 170 juga bertentangan dengan Pasal 28F, itu Anda uraikan lagi. Di mana letak pertentangannya, itu yang paling penting. Letak pertentangannya itu di mana, paling penting. Bahwa mau dikasih doktrin hukum juga boleh. Tapi bukan doktrin hukum yang kami nilai, yang kami nilai itu adalah argumentasi Anda. Jadi permohonan di MK itu bukan Anda bicara macam-macam, termasuk teori hukum dan segala macam, ya, teori perundang-undangan dan segala macam. Dan kemudian di bawah ditutup bahwa dengan ... apa ... uraian seperti dikemukakan di atas, Pasal 146 dengan demikian bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1), kemudian menyerahkan biar Hakim Konstitusinya yang mikir, bukan seperti itu. Harus dibalik, Anda yang harus mengargumentasikan. Kami menilai argumentasi atau alasan Anda itu make sense atau tidak? Logic atau tidak? Memiliki ratio legis apa enggak? Nah, ini kebanyakan teman-teman advokat itu begitu. Ceritalah semua, gitu ya, jadi pendekatannya adalah pendekatan apa ... deduktif itu, ya. Cerita hal yang umum ... tiba-tiba terus menyimpulkan dengan demikian itu. Enggak, induktif itu, ya. Jadi yang penting Anda kemukakan dulu judulnya makanya. *Bahwa norma pasal ini ...* kalau itu frasa, *bahwa frasa bla, bla, bla, dalam norma*

pasal ini bertentangan dengan pasal sekian UUD NRI Tahun 1945. Itu anda uraikan, pertentangannya. Jangan Hakim yang disuruh mikir, nanti pertentangannya dimana. Anda yang harus mikir gitu, lho. Kami kewajibannya adalah menilai cara berpikir Anda itu benar atau enggak gitu, lho. Terkait dengan pertentangan. Jadi itu, ya.

Nah, terakhir adalah di bagian Petitem, ya. Ini walaupun Permohonan anda 110 halaman, kita baca juga terpaksa ini, ya. Kita inikan juga, ya ... bukan terpaksa itu kewajiban, ya. Nah, ini untuk Petitem itu Anda harus cermati pertama. Ketentuan Pasal 51 Undang-Undang MK dan Pasal 10 PMK 7/2025. Itu, ketentuan itu penting untuk Anda melihat apakah Petitem Anda sudah sesuai atau belum, ya.

Nah, ini apa ... kalau saya lihat ini, ya, pada Petitem bagian pertama angka 2. Para Pemohon tidak cermat merumuskan kalimat sehingga semula yang menjadi objek pelaku keterlambatan adalah angkutan penumpang, berubah menjadi keterlambatan penumpang, ya. Nah, ini juga harus dicek, ya. Nah, padahal rumusan pasal existing itu bisa jadi lebih tepat dari rumusan dibuat oleh Para Pemohon. Coba dilihat lagi, ya.

Kemudian juga harus jelas, Anda apa ... menggunakan frasa data teknis yang sah di dalam ini apa ... pemaknaan bersyaratnya, ya. Nah, ini yang dimaksud dengan data teknis yang sah itu apa? Mahkamah itu enggak mungkin mengabulkan sesuatu yang malah jadi kabur atau menjadikan normanya itu lebih kabur, ya.

Nah, kemudian juga Petitem bagian pertama angka 3 ini, ya. Menambahkan frasa *data teknis keterlambatan* pada Pasal 70, ya. Ini redundancy enggak ini? Ya, dengan Petitem sebelumnya di angka 2. Kemudian juga Petitem angka 4 itu, ya. Tidak terdapat perubahan kata atau frasa sehingga ... ini Anda kalau enggak salah ini, ya, menambahkan tambahan satu pasal yang tadinya enggak ada, ya. 146, ya. Nah, itu yang menurut ini di ... harus diuraikan. Dan yang apa ... karena ini kan Anda maksudnya mau minta Petitem yang sifatnya alternatif. Ini harus hati-hati, kalau alternatif itu jangan pakai kata *dan*, ya, atau *atau saja*. Dan yang di-*atau*-kan, ya, saran saya ini, saya lihat lagi Petitemnya, ya. Ini jadi ini secara umum saja, Anda Petitem utamanya apa? Kemudian ketika *atau*, ya, jangan kasih *dan*. *Atau* itu kalau Anda itu mau diataukannya itu apa ... salah satu, ya, diulang saja. Karena Anda ini mengulangnya enggak jelas, "Mengabulkan Permohonan-Permohonan untuk seluruhnya," kemudian diulang lagi. Meskipun sebetulnya, ya, yang berbeda itu barangkali hanya salah satu poin angka dalam Petitem. Kalaupun yang ketiga kayak begitu, diulang saja lengkap supaya itu lebih klir, ya. Nanti kami kan juga akan bisa melihat, "Bedanya apa sih ini alternatifnya? Oh, bedanya di Petitem yang misalnya angka 3. Oh, ini bedanya di Petitem yang angka 4 yang *atau* ini," gitu, enggak apa-apa. Gitu, ya, Pemohon, ya.

Jadi, kalau bisa dibuat short and fancy seperti Anda tadi membacakan Pokok-Pokok Permohonan, saya kira itu akan lebih bagus, gitu, ya. Sebab semakin tebal, ya, justru membuka peluang bagi Hakim untuk semakin miss karena tebal, saking tebalnya, gitu, lho. Tapi kalau bisa diperpendek, biasanya bacanya juga akan lebih apa ... cermat juga. Nah, Hakim kan manusia juga, gitu, kan. Kadang-kadang bisa jadi yang dibaca juga miss juga, ya.

Saya kira hanya itu penasihatan saya. Saya kembalikan pada Yang Mulia Ibu Ketua Panel. Terima kasih.

41. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [57:55]

Baik, terima kasih. Monggo dilanjutkan, Yang Mulia Pak Ridwan.

42. HAKIM ANGGOTA: RIDWAN MANSYUR [58:01]

Baik, terima kasih, Yang Mulia Ketua Panel Yang Mulia Prof. Enny Nurbaningsih dan juga Yang Mulia Anggota Panel Yang Mulia Pak Dr. Arsul Sani. Ini tadi sudah banyak diberikan penasihatan. Ya, saya akan nambah beberapa hal yang mungkin nanti bisa menambah lebih baiknya Permohonan ini, ya.

Nah, ini kan Pemohonnya jadi perorangan ini, kan. Ini apa maksudnya Marala Naga ini singkatan dari Doris Manggalang Raja Sagala dan Sinaga, ya? Wah, betul berarti tebakan saya ini bagus juga, tapi harus memenuhi persyaratan kalau menggunakan apa ... law firm-nya, ya.

Baik. Sebagaimana juga pada persidangan pendahuluan, tentunya selain daripada penyampaian Permohonan tadi, Mahkamah akan memberikan penasihatan. Nanti bisa dicatat atau dilihat di laman Mahkamah, bisa dengan lengkap ada di sana untuk di perbaikan. Ini tebal kali ini, 110 ini sudah seperti tulisan disertasi ini, ya. Bagus maksudnya, tetapi kan seperti tadi, harus fancy tadi, harus tepat betul sarannya itu. Nah, itu yang disampaikan oleh Yang Mulia Pak Dr. Arsul Sani.

Nah, di sini secara identitas Pemohon dan struktur format Permohonan ini sudah cukup baik, karena sudah sering ini. Saudara Raja Sagala ini sudah sering kali, ya. Tadi juga di pleno juga saya lihat, ya? Nah, itu. Pakai ini nih, nanti kalau lihatnya ada beberapa yang kadang-kadang masih ... karena terburu-buru. Ini nih, ya, bukunya ini, Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang. Nanti dilihat di-download saja di Laman Mahkamah, ada semua, saya lihat ada beberapa ini apakah buru-buru atau mungkin penulisannya yang kurang, seperti misalnya ini di Kewenangan Mahkamah misalnya itu di Kewenangan Mahkamah itu, itu yang menjadi dasar hukum Mahkamah untuk dapat menerima,

memeriksa, mengadili, dan memutus Permohonan ini. Jadi harus jelas betul kewenangan itu sudah ada tertera di sana, nah ini misalnya yang pasal ada kurang satu lagi sebenarnya ini, pasal yang penting justru yang ini, buku ini yang belum dicantumkan di dalam Kewenangan Mahkamah itu. Ya ada Pasal 2 ayat (1), ayat (2), dan ayat (5), PMK 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara Dalam Pengujian Perkara Undang-Undang. Nah, itu ditambahkan.

Kemudian juga di kedudukan hukum, tadi juga sudah banyak juga disampaikan, ini juga terlalu tebal ini, dari halaman 4 sampai halaman 62, terlalu panjang, mundur lagi, diulang lagi, sudah benar tadi bagus sebenarnya, tapi tidak banyak sekali, ya, diuraikan di sini. Cukup yang betul-betul bahwa di sini juga, padahal di sini sudah me ... apa ... seperti agak ragu itu, ya, uraiannya ini diulang lagi, kembali lagi, mundur lagi, terutama di sini juga di kedudukan hukum. Ini Para Pemohon ini sudah menyebutkan kerugiannya itu bersifat ... apa ... kerugian konstitusionalnya itu menurut Pemohon di sini sudah bersifat aktual nyata, atau setidaknya-tidaknya potensial, tapi tidak ada uraiannya. Itu yang harus tadi dikontestasikan, antara berlakunya pasal ini, ya, itu dipertentangkan dengan dua batu uji itu, normal pasal yang tiga tadi itu dipertentangkan dengan batu uji. Hak konstitusional yang mana yang kerugian hak konstitusional itu? Nah itu, nanti dilihat di dalam ketentuan ini, misalnya di dua pasal ini kan, apakah hak untuk memperoleh kepastian hukum yang adil dipertentangkan dengan itu, atau mungkin di Pasal 28F itu hak untuk ... apa ... menyampaikan informasi dengan menggunakan segala jenis saluran yang ada kaitannya dengan pasal ... normal pasal yang diuji itu. Nah ini belum nyambung, tetapi disebutkan ... apa ... garis besarnya saja. Nah, sehingga menjadi tidak pasti di dalam uraian-uraian di Kedudukan Hukum.

Nah, ini kan ada syarat-syarat dari itu, 5 parameter itu yang harus memang yang di Saudara uraikan betul, dielaborasi, kenapa pasal ini merugikan hak konstitusional Saudara, kemudian ketika pasal itu juga dipertentangkan dengan hak konstitusional yang ada di dalam UUD NRI Tahun 1945 itu, nanti ketemu itu. Nah, baru kemudian ... apa ... jelas apakah kerugiannya itu memang faktual, artinya sudah terjadi, atau memang kerugian itu potensial. Dalam penalaran yang wajar, kerugian itu dengan berlakunya pasal ini akan terjadi di kemudian hari. Nah, itu yang Saudara belum uraikan secara detail, ya, kerugian konstitusionalnya ini. Ini kan berasal dari kasus konkret kan sebenarnya, bahkan mungkin juga pernah mengalami juga di sini saya lihat dari uraiannya, tapi itu memang harus diuraikan terlebih dahulu. Dielaborasi hubungannya, ya, dengan apa ... causal verband-nya seperti apa, satu sama lain.

Nah kemudian juga di Alasan Permohonan. Ini saya lihat memang ... apa ... banyak sekali menjelaskan teori-teori di sini, di dalamnya, ya. Nah, kembali sedikit tadi di ... di banyak juga dicantumkan di ... apa ...

Legal Standing, itu dipindahkan saja nanti, tapi di-pressed lagi, jangan terlalu banyak seperti itu, apa yang diuraikan, itu sebenarnya sudah masuk ke ranahnya Alasan Permohonan, ya. Nanti dipindahkan saja yang ada di Legal Standing itu ke dalam Alasan-Alasan Permohonan ini. Itu terlalu banyak yang ada ... apa ... di Legal Standing yang diuraikan itu. Jadi tidak fokus jadinya, Positanya itu menjadi tidak fokus, ada di LS, ada juga di Alasan-Alasan Permohonan, di Positanya. Nanti coba di ... apa ... didata lagi menjadi lebih terfokus ya. Akhirnya berakibat kepada tidak sinkronnya antara Posita dengan Petitum. Dia menjadi butir-butir di Petitum itu isinya itu apa yang menjadi uraian-uraian yang juga ada di dalam Alasan Permohonan dan itu harus sinkron. Saya kira itu.

Kemudian juga ... nah ini jadi Petitum, Petitum juga terlalu panjang. Ini kan ... apa ... alternatif sepertinya atau juga ada juga seperti pemaknaan, nanti coba dibaca lagi, ini ada empat, tiga atau empat alternatif itu ya saya lihat. Namun permintaan putusan bersyarat tidak didalilkan secara jelas di dalam Posita, jadi belum nyambung. Saya paham maksudnya itu seperti apa, tetapi alurnya itu yang belum terkait satu sama lain, terutama antara Posita dengan Petitumnya itu. Ini kan semua Petitumnya inkonstitusional bersyarat. Ini juga perlu Saudara selaraskan dengan apa yang ada diuraikan dalam Posita itu, perlu penegasan, kemudian juga permintaan bersyarat itu sehingga menjadi jelas, bisa dipahami. Karena ini nanti akan baca bukan cuma tiga orang Hakim Mahkamah, tetapi sembilan orang. Ini harus dilaporkan ke sana, kalau tidak pas (suara tidak terdengar jelas).

Kita lihat nanti seperti apa setelah perbaikan, apabila akan dilanjutkan permohonan ini untuk diperbaiki, kehati-hatian perlu, ketepatan juga perlu jangan sampai menjadi obscure, kabur. Saya kira itu, mudah-mudahan kita lihat nanti seperti apa setelah perbaikannya kalau akan dilanjutkan. Kembali ke Yang Mulia Ketua Panel. Terima kasih, Prof.

43. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [01:06:32]

Baik, terima kasih.

Ini Saudara Prinsipal ya, saya juga punya catatan terkait dengan permohonan yang Saudara ajukan ini. Karena Permohonan ini sebetulnya yang membaca tidak hanya kami para Hakim karena permohonan itu di-upload. Jadi siapapun, ya mungkin mahasiswa di Pamulang, mahasiswa di manapun yang tertarik kemudian melihat, wah ini kok ada pengujian tentang Undang-Undang Penerbangan, dibuka itu. Kalau dibuka kemudian orang mengernyitkan dahinya itu kan, ya kasihan juga ya.

Jadi, nanti tolong ini diperhatikan betul, ya. Saya lihat nanti kalau di-cut ini, banyak sekali cutting-nya ini nanti, ya. Supaya apa? Supaya kalau seperti disampaikan tadi secara lisan yang ringkasan itu, enak

banget itu, sistematis jelas sekali. Tapi ketika dituangkan dalam bahasa tulis, tumpang tindihnya itu inkonsistensinya luar biasa banyak.

Nah, ini gimana? Nanti tolong diperbaiki, terutama pada bagian ... saya akan berikan penekanan. Di Perihal, nanti ditambahkan Lembaran Negara dan Tambahan Lembaran Negara, jadi sekaligus dituangkan Lembaran Negara dan Tambahan Lembaran Negaranya itu, ya.

Kemudian yang berikutnya, ini kan Maralanaga Law Firm. Kenapa enggak kemudian pakai kuasa saja, kalau suatu saat kemudian misalnya, kita tidak tahu nanti, apakah di RPH ini akan lanjut atau tidak ya tergantung putusan dari RPH. Ini kan kalau tidak ada yang bisa datang bisa kemudian dikuasakan begitu, ini kan sudah pakai Maralanaga Law Firm, bisa salah satu diantaranya menguasai begitu. Daripada nanti ada yang tidak hadir, bisa tidak serius itu, ya.

Kemudian di bagian Kewenangan saya kira oke, nanti tinggal ... di apa namanya ... dirapikan saja di bagian Kewenangan ini ya terkait dengan ... apa namanya ... yang masih merupakan undang-undang yang belum diperbaharui, ya.

Kemudian yang berikutnya adalah terkait dengan Kedudukan Hukum. Kedudukan Hukum ini dibikin dalam satu kesatuan saja, karena prinsipnya sebetulnya hampir sama. Cuma buktinya yang saya lihat itu yang sering berpergian itu hanya Doris Manggalang Raja yang tiketnya paling banyak, ditambah Jonwaris yang ada tiketnya, ya. Tiket itu apakah betul pada saat kemudian dijadikan bukti itu ada yang menunjukkan adanya keterlambatan di situ? Sementara yang lainnya itu bukti-bukti yang diajukan ini kan lebih banyak dia berita, di medsos itu yang Anda angkat. Itu kira-kira ada enggak koneksinya?

Problemnya adalah ketika berkaitan dengan LS, ini kan Anda harus menguraikan tidak semata-mata kualifikasinya sebagai perseorangan yang kemudian menggunakan jasa angkutan penerbangan itu, yang nanti Anda kemudian harus buktikan juga, juga harus bisa menjelaskan. Pertama, haknya dulu. Haknya apa yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar, itu satu kesatuan mesti sama ini semua kalau memang pernah mengalami keterlambatan dengan bukti-bukti yang jelas, ya. Jadi satu kesatuan saja, itu mudah, satu paragraf cukup itu. Kemudian setelah itu dijelaskan, benar enggak ini haknya karena berlakunya norma. Jangan-jangan persoalannya ada di implementasi norma. Karena kalau saya baca ini peraturan menteri yang kemudian Anda persoalkan itu, ya benar enggak ini di normanya ini atau di level mungkin peraturan menteri. Nah ini Anda coba lebih ditegaskan, ya, di mana letak kerugiannya itu. Setelah itu Anda uraikan, ya secara spesifik apakah itu aktual, ataukah itu potensial. Nah kalau aktual ini Anda tunjukkan bahwa Anda menggunakan jasa, ya maskapai ini, ini, kemudian mengalami keterlambatan dan seterusnya. Menyebabkan apa? Ya Anda jelaskan. Atau kalau kemudian itu potensial, tidak hanya sekedar potensial, tetapi harus dijelaskan dalam batas penalaran yang

wajar dipastikan akan terjadi loh itu kerugiannya. Nah itu diuraikan itu. Bagaimana kemudian Saudara Doris Manggala yang sering menggunakan itu, memang kemudian secara potensial mengalami kerugian yang dipastikan akan terjadi, nah itu diuraikan nanti. Dan itu harus ada hubungan kausalitasnya dalam kapasitasnya sebagai perseorangan ya yang menggunakan maskapai itu, yang kemudian dirugikan akibat berlakunya norma itu. Entah kerugiannya karena kehilangan pekerjaan atau kemudian tidak bisa kemudian menghubungi klien, dan sebagainya. Harus ada buktinya itu, ya.

Setelah itu baru Anda berkesimpulan. Kalau ini kerugiannya aktual, apabila dikabulkan tidak lagi terjadi. Kalau potensial, tidak akan terjadi. Nah uraian poin-poin itu enggak sampai 62 halaman itu. Ini 62 halaman ini pengulangannya luar biasa, paling cuma berapa halaman, tapi jelas sekali di situ ada hal-hal yang terkait dengan bukti-bukti yang menunjukkan bahwa ada kerugian hak konstitusional yang dianggap terjadi akibat berlakunya norma itu atau potensial akan terjadi. Itu ya, klir ya soal itu ya. Karena sudah biasa beracara, jadi saya kira pasti bisalah kemudian menggambarkan lebih jauh soal itu.

Kemudian yang berikutnya, ini di Posita. Ini hati-hati nih di Posita ini. Ini kan Anda ada tiga norma yang Anda persoalkan, 146, kemudian 170, dan 176, memang lebih baik dan lebih enak dibaca itu ketika Anda langsung mengkonteskan dengan konstitusinya, apa sih pertentangannya, langsung Anda jelaskan di situ, ya. Nah, ini Anda sudah menggambarkan sebetulnya, tetapi gambaran yang Anda sampaikan lebih banyak persoalan implementasi normanya yang muncul. Gambaran terkait dengan hal yang ini secara konstitusional memang kemudian ada persoalan di situ, nah itunya enggak muncul. Gimana Anda bisa menjelaskan itu nanti dibangunlah argumentasi yang kuat, sehingga bisa meyakinkan betul memang ada persoalan. Kita ini kan juga sering juga mengalami juga, tetapi ketika mengalami persoalan konstitusionalitas norma atau implementasi, gitu. Nah, ini kan juga harus Anda bisa bangun argumentasi terkait dengan hal itu, ya. Nah, itu tiga norma itu Anda, tolong Anda lebih kuatkan lagi argumentasinya, jadi jangan diulang-ulang, tetapi poin-poinnya langsung masuk gitu menukik tajam sehingga mengena terhadap hal-hal yang memang ada persoalan konstitusionalitas norma.

Anda sudah menyampaikan juga ini ada ... apa namanya ... perbandingan, bagus juga Anda bisa menjelaskan soal itu, itu untuk menambahkan, termasuk kemudian kalau ada perbandingan sudah ada, kalau ada landasan teori jangan terlalu banyak, tapi yang berkenaan saja, ya. Nah, ketika ini sudah firm betul, yakin betul ada persoalan, baru menuju ke Positanya. Nah, di Posita ini hati-hati di Positanya ini. Di Posita ini Anda coba renungkan lagilah Positanya ini. Posita yang Anda mohonkan ini adalah Anda minta wajib bertanggung jawab. Apa argumentasinya kok kata *wajib* itu muncul? Itu enggak ketemu itu? Kok

tiba-tiba mengatakan wajib kemudian harus ada di situ. Kemudian, dengan didukung data teknis dan yang sah dan dapat diakses oleh penumpang. Nah, ini kan pengaturannya ada di Peraturan Menteri, di Pasal 149 sebetulnya. Nah, gimana Anda ketika ini kemudian Anda coba simulasikan membaca undang-undang itu, Anda kaitkan Petikum ini kemudian dengan norma lainnya, nah ini gimana bunyi norma lainnya nanti di situ? Kira-kira menimbulkan tidak persoalan? Dia harus smooth semuanya, menjadi lebih enak, lebih memberikan keyakinan, tidak ada lagi persoalan yang muncul di situ. Nah, inilah yang harus dikaitkan, kait-mengkaitnya itu harus kuat nanti di situ, ya.

Kemudian terkait dengan Petikum yang ... apa namanya ... Pasal 170, ini kan kaitannya adalah berkenaan dengan penyediaan data teknis keterlambatan yang Anda mau mintakan di situ, ya. Itu pun nanti kemudian Anda harus bangun argumentasinya. Kenapa ini jadi persoalan konstitusionalitas norma? Jangan-jangan ini hanya soal implementasi, dimana data teknis sudah dijelaskan dalam Penjelasan Pasal 146-nya itu. Dan di 176 poinnya itu adalah hanya menambahkan yang Pasal 146, betul kan? 146. Nah, ini kalau Anda sudah memang yakin betul memang persoalannya di situ dengan dukungan Posita yang kuat, kenapa pula kemudian masuk ke alternatif? Kalau ternyata saya cari-cari tadi apa ya bedanya, kok sama sebetulnya. Ini kan sama ini, bunyinya 146 yang di atas, kemudian Anda alternatifkan sama, pakai lagi dan/atau, dan/atau kabur itu. Nah ini maunya gimana nih, apakah 146 nya ada memang hal yang beda, ya, atau memang kemudian Anda cukup saja nanti kalau yang dikabulkan cukup yang 146 saja, kemudian yang lainnya enggak usah, begitu? Ini harus klir, tapi ketika misalnya 146 Anda rumuskan seperti ini, kira-kira mengacaukan tidak kemudian norma-norma lainnya? Itu juga harus klir, ya. Itulah yang ... apa namanya ... yang penting untuk kemudian menjadi bagian di dalam menguji suatu norma. Jadi harus benar-benar jelas sekali, tidak mudah bagi MK itu untuk membatalkan suatu norma itu kalau memang tidak ada persoalan konstitusionalitas normanya di situ, ya. Itu tolong nanti diperhatikan terkait dengan hal itu.

Baik, ada pertanyaan silakan kalau mau disampaikan.

44. PEMOHON: DORIS MENGGALANG RAJA SAGALA [01:16:36]

Cukup, Yang Mulia.

45. KETUA: ENNY NURBANINGSIH [01:16:38]

Cukup, ya.

Baik, kalau sudah cukup. Ini berkenaan dengan Perbaikan Permohonan, nanti silakan kerja keras untuk merapikan sebagaimana yang disampaikan oleh Yang Mulia Pak Arsul tadi sebagaimana

pengalamannya, yaitu sangat clarity, clear sekali, dan punchy. Dibaca itu kayak eye catching sekali, langsung orang nangkap, jelas tidak mengernyitkan dahi lagi. Kerja keras itu nanti, kerja kerasnya diberi waktu sampai Selasa, 5 Mei 2026, ya, 5 Mei 2026, Selasa, waktunya adalah pukul 12.00 WIB, paling lambat pukul 12.00 WIB dapat diajukan online maupun offline, ya. Perbaikan Permohonan telah ditanda-tangani, ya, kalau Anda Para Pemohon tanda tangan semua, kalau ada kuasa bisa dengan kuasanya dan/atau kuasanya. Kemudian perbaikan hanya disampaikan satu kali saja dalam tenggang waktu itu, jadi tidak boleh berkali-kali. Kalau mau dikirim per pos juga boleh, tapi dituliskan di situ Perbaikan Permohonan. Kemudian Perbaikan Permohonan harus disertai dengan soft copy yang dalam bentuk file word, ya. Jadi alat bukti yang saya baca, saya lihat ini sudah dibubuhi materai, jadi sudah ... apa namanya ... rapi, tinggal disesuaikan saja nanti, ya.

Itu hal-hal yang terkait dengan Perbaikan Permohonan dan batas waktu penyampaiannya. Selanjutnya berkaitan nanti dengan perbaikan akan diinformasikan lebih lanjut persidangannya oleh Kepaniteraan, tapi pada waktu Anda menyampaikan memang bisa sampai perbaikannya bagus sekali, bagus banget itu nanti hasilnya. Itu pokok-pokoknya disiapkan, begitu ya.

Baik, kalau tidak ada lagi tambahan, Yang Mulia? Ada tambahan? Sudah cukup, ya. Baik, kalau tidak ada lagi yang disampaikan dan tidak ada lagi yang mau ditanyakan, sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 16.18 WIB

Jakarta, 22 April 2026
Plt. Panitera,
Wiryanto

Risalah persidangan ini adalah bentuk tertulis dari rekaman suara pada persidangan di Mahkamah Konstitusi, sehingga jika terdapat keraguan silakan mendengarkan rekaman suara aslinya (<https://www.mkri.id/perkara/persidangan/risalah>).

