



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERMOHONAN NOMOR 190/PUU-XXIV/2026**

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

**ACARA
MENDENGAR KETERANGAN DPR DAN PRESIDEN
(IV)**

J A K A R T A

SENIN, 13 JULI 2026



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERMOHONAN NOMOR 190/PUU-XXIV/2026**

Perihal

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

Pemohon

Doris Manggalang Raja Sagala, Ferdinand Hutahaeen, Jonswaris Sinaga, Amudin Laia, Tomry Hasudungan Gurning, dkk.

ACARA

Mendengar Keterangan DPR dan Presiden (IV)

**Senin, 13 Juli 2026, Pukul 10.30 – 11.22 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jln. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

MAJELIS HAKIM KONSTITUSI

1) Suhartoyo	(Ketua)
2) Saldi Isra	(Anggota)
3) Enny Nurbaningsih	(Anggota)
4) Daniel Yusmic P. Foekh	(Anggota)
5) M. Guntur Hamzah	(Anggota)
6) Ridwan Mansyur	(Anggota)
7) Arsul Sani	(Anggota)
8) Adies Kadir	(Anggota)
9) Liliek P. Adi	(Anggota)

PANITERA PENGANTI

Rahadian Prima Nugraha

Pihak yang Hadir:

A. Pemohon:

1. Doris Manggalang Raja Sagala
2. Ferdinand Hutahaean
3. Yeremia Zebua
4. Rika Kardela Irama
5. Andianus Laia
6. Amudin Laia
7. Tomry Hasudungan Gurning

B. DPR:

1. Plantino Frans
2. Trisuharto Clinton

C. Pemerintah:

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. Yufridon Gandoz Situmeang | (Kementerian Perhubungan) |
| 2. F. Budi Prayitno | (Kementerian Perhubungan) |
| 3. Agustinus Budi Hartono | (Kementerian Perhubungan) |
| 4. Yulia Kurniawan | (Kementerian Perhubungan) |
| 5. Gali Sarjono | (Kementerian Perhubungan) |
| 6. Yudhonur Setyaji | (Kementerian Perhubungan) |
| 7. Agustinus Firlianto | (Kementerian Perhubungan) |
| 8. Reynaldi Sulthan A. | (Kementerian Perhubungan) |
| 9. Zuliansyah | (Kementerian Hukum) |
| 10. Muhammad Fuad Muin | (Kementerian Hukum) |
| 11. Marina Dyah Puspitasari | (Kementerian Hukum) |
| 12. Muhammad Niko Kurniawan | (Kementerian Hukum) |
| 13. R.M. Naufal Dimasyah | (Kementerian Hukum) |

*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 10.30 WIB
1. KETUA: SUHARTOYO [00:42]

Kita buka Persidangan.

Persidangan untuk Permohonan Nomor 190/PUU-XXIV/2026 dibuka dan Persidangan dinyatakan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Selamat siang atau selamat pagi. Assalamualaikum wr. wb. Salam sejahtera untuk kita semua.

Diperkenalkan untuk Pemohon atau Para Pemohon, silakan.

2. PEMOHON: FERDINAND HUTAHAEAN [01:07]

Baik, terima kasih, Yang Mulia.

Assalamualaikum wr. wb. Salam sejahtera untuk kita semua.

Yang Mulia Majelis Hakim, berikut laporan kami kehadiran Para Pemohon Perkara Nomor 190. Hadir secara langsung pada saat ini, saya sendiri, Ferdinand Hutahaeen. Kedua, Amudin Laia. Yang ketiga, Tomry Hasudungan. Yang keempat, Andianus Laia. Yang kelima, Rika Kardela Irama. Yang keenam, Yeremia Zebua.

Hadir secara online Yang Mulia, Saudara Doris Manggalang Raja Sagala. Dan Pemohon III, VI, VII, VIII, dan IX telah memberikan kuasa kepada Pemohon I dan IV.

Demikian, Yang Mulia. Terima kasih.

3. KETUA: SUHARTOYO [01:54]

Baik, dari DPR silakan.

4. DPR: PLANTINO FRANSISCUS [01:56]

Assalamualaikum wr. wb.

Selamat pagi, Yang Mulia.

Hari ini DPR diwakili kami, dari Badan Keahlian DPR RI. Saya sendiri Plantino Fransiscus. Di sebelah saya, Trisuharto Clinton, Yang Mulia. Terima kasih.

5. KETUA: SUHARTOYO [02:11]

Baik. Dari Pemerintah atau Presiden

6. PEMERINTAH: ZULIANSYAH [02:15]

Terima kasih, Yang Mulia.

Assalamualaikum wr. wb. Selamat pagi. Salam sejahtera untuk kita semua.

Kami dari Kuasa Presiden hadir dari dua kementerian. Dari Kementerian Perhubungan hadir Bapak Yufridon Gandoz Situmeang, Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Perhubungan yang sekaligus akan membacakan Keterangan Presiden. Budi Prayitno, Kepala Biro Hukum Sekjen Kementerian Perhubungan. Agus Budi Hartono, Direktur Angkutan Udara Ditjen Perhubungan Udara. Yulia Kurniawan, Kepala Bagian Perjanjian dan Advokasi Biro Hukum, beserta tim.

Kemudian dari Kementerian Hukum hadir saya sendiri Zuliansyah, Direktur Litigasi dan Non-Litigasi. M. Fuad Muin, Plh Kasubdit Penyiapan Penyelesaian Sengketa Peraturan Perundang-Undangan Bidang Polkam dan Ekon, beserta tim.

Demikian, Yang Mulia.

7. KETUA: SUHARTOYO [03:14]

Baik. Agenda Persidangan pada pagi atau siang hari ini untuk mendengar keterangan DPR dan Presiden. Tapi dari DPR masih belum siap dengan keterangannya. Yang sudah siap dari Pemerintah. Keterangannya akan disampaikan oleh Capt. Yufridon Gandoz Situmeang, S.E., M.M.

Dipersilakan di podium, Bapak. Silakan.

8. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [03:46]

Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum wr. wb.

9. KETUA: SUHARTOYO [03:52]

Walaikumsalam.

10. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [03:54]

Shalom, om swastiastu, namo budhaya, salam kebajikan, salam sejahtera.

Yang kami hormati Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia.

Dengan hormat, yang bertanda tangan di bawah ini, nama Supratman Andi Agtas, jabatan Menteri Hukum Republik Indonesia.

Kedua, nama Dudy Purwagandhi, jabatan Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Dalam hal ini, baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri bertindak untuk dan atas nama Presiden Republik Indonesia dalam hal ini Pemerintah.

Perkenankan kami menyampaikan Keterangan Presiden atas Permohonan Pengujian Ketentuan Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956 Undang-Undang Penerbangan terhadap Ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Undang-Undang NRI 1945) yang dimohonkan oleh Doris Manggalang Raja Sagala, S.H., dan kawan-kawan dengan total 11 Pemohon. Selanjutnya, disebut Para Pemohon sesuai registrasi di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi Nomor 190/PUU-XXIV/2026, tanggal 25 Mei 2026 dengan perbaikan permohonan tanggal 22 Juni 2026.

Selanjutnya, perkenankanlah Pemerintah menyampaikan keterangan atas permohonan undang-undang ... kami ulangi, atas Permohonan Pengujian Undang-Undang Penerbangan sebagai berikut.

- I. Pokok Permohonan Pemohon.
- II. Kewenangan Mahkamah Konstitusi.
- III. Kedudukan Hukum (legal standing) Pemohon.

Bahwa mengenai kedudukan hukum (legal standing) Para Pemohon, Pemerintah menyerahkan sepenuhnya kepada Yang Mulia Ketua dan Majelis Hakim Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai, apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (legal standing) atau tidak, sebagaimana yang ditentukan dalam Ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi maupun berdasarkan putusan-putusan Mahkamah Konstitusi terdahulu.

- IV. Keterangan Pemerintah atas materi permohonan yang dimohonkan untuk diuji.

Bahwa terhadap materi permohonan yang diujikan, pemerintah menyampaikan keterangan sebagai berikut.

1. Terhadap pokok permohonan Para Pemohon yang pada intinya mendalilkan bahwa permohonan a quo tidak terhalang oleh asas nebis in idem karena permohonan sebelumnya diputus dengan amar menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima.

Pemerintah beri keterangan sebagai berikut.

Bahwa setiap permohonan pengujian undang-undang yang diajukan kepada Mahkamah Konstitusi tetap harus memenuhi seluruh persyaratan, sebagaimana diatur Undang-Undang MK dan Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 7 Tahun 2025 tentang Tata Beracara dalam Perkara Pengujian Undang-Undang, termasuk mengenai kedudukan hukum (legal standing) Para Pemohon. Kejelasan objek permohonan uraian mengenai kerugian hak konstitusional, hubungan sebab-akibat atau causal verband antara kerugian yang didalilkan dengan berlakunya

norma yang dimohonkan pengujian, serta alasan pengujian konstitusional yang diajukan.

Oleh karena itu, sekalipun dalam Putusan Nomor 134/PUU-XXIV/2006, Mahkamah belum mempertimbangkan pokok permohonan. Para Pemohon tetap berkewajiban membuktikan kembali terpenuhinya seluruh persyaratan permohonan dalam perkara a quo yang penilaiannya merupakan kewenangan Mahkamah Konstitusi.

2. Terhadap Pokok Permohonan Para Pemohon yang pada intinya mendalilkan bahwa Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 karena tidak mengatur secara jelas mekanisme pembuktian mengenai alasan pembebasan tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan penerbangan.

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut.

- a. Bahwa Ketentuan Pasal 146 undang-undang a quo telah ditindaklanjuti melalui peraturan pelaksanaan, yaitu dalam Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan atau Delay Management pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal, Permenhub Nomor PM 89/2015 yang antara lain mengatur klasifikasi keterlambatan penerbangan, standar penanganan keterlambatan penerbangan, dan bentuk kompensasi dan ganti rugi kepada penumpang atas keterlambatan penerbangan yang dialami, serta kriteria keadaan yang termasuk faktor cuaca maupun faktor teknis operasional yang menjadi prasyarat pembebasan tanggung jawab pengangkut. Selain itu, tanggung jawab pengangkut juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengatur jenis tanggung jawab, besaran ganti kerugian, serta tata cara pemberian ganti kerugian kepada penumpang. Bahwa melalui pengaturan tersebut, penentuan ada atau tidaknya faktor cuaca maupun faktor teknis operasional sebagai dasar pembebasan tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang diderita karena keterlambatan penerbangan dilakukan berdasarkan fakta, data, dan dokumen yang resmi dan relevan.
- b. Bahwa apabila dalam praktik terjadi perbedaan penilaian mengenai terpenuhi atau tidaknya alasan pembebasan tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang diderita karena keterlambatan penerbangan, persoalan tersebut

merupakan persoalan penerapan atau implementasi norma dan bukan merupakan persoalan konstitusionalitas Pasal 146 undang-undang a quo.

- c. Penentuan bentuk, jenis, dan bukti yang dapat digunakan untuk membuktikan adanya faktor cuaca atau faktor teknis operasional merupakan bagian dari pelaksanaan norma yang bersifat teknis, sehingga tidak harus dirumuskan secara limitatif dalam undang-undang. Dalam praktik penyelenggaraan penerbangan, pembuktian penyebab keterlambatan dapat didasarkan pada berbagai dokumen dan data yang diterbitkan oleh pihak yang berwenang sesuai dengan jenis penyebab keterlambatan, seperti data meteorologi, rekaman air traffic flow management, slot allocation, notice to airman, laporan teknis bandar udara, maupun dokumen operasional lainnya yang memiliki kekuatan pembuktian sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- d. Selain itu, Petition Para Pemohon yang menghendaki agar Ketentuan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan ditambahkan frasa *dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait* telah diakomodir dalam Ketentuan pasal 5 ayat (6) Permenhub Nomor PM 89/2015 sebagai Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Penerbangan, di mana Permenhub Nomor PM 89/2015 dibentuk berdasarkan delegasi melalui ketentuan Pasal 170 undang-undang a quo. Bahkan Ketentuan Pasal 5 ayat (6) Permenhub Nomor PM 89/2015 juga memberikan kewajiban kepada pengangkut untuk menginformasikan alasan keterlambatan penerbangan dimaksud berdasarkan bukti yang resmi dan relevan.

3. Terhadap pokok Permohonan Para Pemohon yang pada intinya mendalilkan bahwa penggunaan frasa *antara lain* dalam Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan bertentangan dengan prinsip kepastian hukum karena menjadikan alasan pembebasan tanggung jawab pengangkut bersifat tidak terbatas.

Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut.

- a. Bahwa Penjelasan Pasal 146 undang-undang a quo merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari norma yang dijelaskan dan berfungsi memberikan penjelasan atas materi muatan pasal, sehingga tidak dapat ditafsirkan secara berdiri sendiri maupun melampaui materi muatan norma pada Pasal 146 undang-undang a quo, dimana pada dasarnya penjelasan hanya berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk peraturan perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu, penjelasan hanya memuat uraian yang terhadap kata, frasa, kalimat, atau padanan kata, atau istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh.

- b. Bahwa penggunaan frasa *antara lain* dalam penjelasan Pasal 146 dimaksudkan untuk memberikan contoh mengenai keadaan-keadaan termasuk dan yang tidak termasuk dalam kategori faktor teknis operasional. Hal ini mengingat faktor teknis operasional dalam penyelenggaraan penerbangan sangat dipengaruhi oleh perkembangan teknologi pesawat udara, sistem navigasi penerbangan, fasilitas bandar udara, standar keselamatan penerbangan, serta perkembangan operasional. Penerbangan yang bersifat dinamis, untuk itulah maka pembentuk undang-undang menerapkan penggunaan frasa *antara lain* untuk memberikan contoh mengenai keadaan-keadaan yang termasuk dan tidak termasuk dalam kategori faktor teknis operasional dalam Penjelasan Pasal 146.
- c. Bahwa penafsiran Para Pemohon yang menganggap frasa *antara lain* memungkinkan pengangkut membenarkan setiap keterlambatan, termasuk yang terjadi akibat kelalaiannya sendiri, merupakan dugaan yang belum tentu terjadi dalam setiap penyelenggaraan angkutan udara. Berdasarkan Pasal 146 UU a quo, pengangkut tetap berkewajiban membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan faktor teknis operasional sebagai dasar pembebasan tanggung jawab. Apabila pengangkut tidak dapat membuktikan hal tersebut atau keterlambatan terbukti terjadi akibat kelalaiannya, maka pengangkut tetap bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini juga lebih lanjut telah diatur secara terang dan jelas dalam ketentuan Pasal 5 ayat (6) Permenhub Nomor PM 89/2015 yang antara lain menyatakan bahwa faktor cuaca dan faktor teknis operasional sebagai dasar pembebasan tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang diderita karena keterlambatan penerbangan haruslah dibuktikan dengan surat keterangan resmi dari instansi terkait dan wajib dinformasikan kepada pengguna jasa penerbangan.
- d. Bahwa apabila dalam praktik terdapat pengangkut yang menggunakan faktor teknis operasional sebagai alasan keterlambatan penerbangan secara tidak tepat atau menyalahgunakan ketentuan Pasal 146 UU a quo untuk menghindari tanggung jawab, maka hal tersebut merupakan persoalan penerapan norma dan penegakan hukum, bukan persoalan konstitusionalitas frasa *antara lain* dalam Penjelasan Pasal 146 UU a quo.
- e. Bahwa Petitum Para Pemohon yang memohon agar frasa *antara lain* dalam Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Penerbangan dimaknai menjadi 'terdiri dari'. Pada hakikatnya

mengubah sifat pengaturan dari yang awalnya bertujuan memberikan contoh, menjadi limitatif tertutup. Perubahan demikian justru bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan pada Lampiran I angka 186 mengatur bahwa rumusan penjelasan pasal demi pasal memperhatikan hal berikut: a. Seterusnya; b. Tidak memperluas, mempersempit atau menambah pengertian norma yang ada dalam tubuh; c. Dan seterusnya. Bahwa selain bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, mengubah frasa *antara lain* menjadi *terdiri dari* hanya akan membatasi pada alasan-alasan teknis operasional yang disebutkan secara eksplisit dalam penjelasan. Sementara dalam praktik penyelenggaraan penerbangan terdapat berbagai kondisi teknis operasional yang lain dapat terjadi akibat perkembangan teknologi, sistem navigasi penerbangan, fasilitas bandar udara, standar keselamatan, maupun dinamika operasional penerbangan yang tidak mungkin dirumuskan secara lengkap pada saat undang-undang dibentuk.

4. Terhadap Pokok Permohonan Para Pemohon yang pada intinya mendalilkan bahwa Pasal 170 Undang-Undang Penerbangan bertentangan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 karena besaran ganti rugi atas keterlambatan penerbangan ditetapkan secara seragam tanpa pertimbangan karakteristik penerbangan dan kerugian yang dialami penumpang.

Pemerintah memberikan keterangan, sebagai berikut.

- a. Bahwa Pasal 170 undang-undang a quo memberikan delegasi kepada pemerintah untuk mengatur lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian melalui peraturan paksanaan. Oleh karena itu, tidak diatur secara rinci mengenai metode maupun variabel perhitungan ganti kerugian dalam batang tubuh undang-undang merupakan kebijakan hukum pembentuk undang-undang atau open legal policy yang tidak bertentangan dengan Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Bahwa klasifikasi keterlambatan penerbangan serta bentuk dan besaran kompensasi dan/atau ganti kerugian atas ketelambatan penerbangan telah secara rinci diatur dalam ketentuan Permenhub Nomor PM 89/2015, dimana ketentuan Pasal 3 Permenhub Nomor PM 89/2015 telah secara terang dan jelas mengklasifikasikan keterlambatan penerbangan menjadi 6 kategori, sebagai berikut.
 - 1) Kategori pertama, keterlambatan 30 menit sampai dengan 60 menit.

- 2) Kategori kedua, keterlambatan 61 menit sampai dengan 120 menit.
- 3) Kategori ketiga, keterlambatan 121 menit sampai dengan 180 menit.
- 4) Kategori keempat, keterlambatan 181 menit sampai 240 menit.
- 5) Kategori lima, keterlambatan lebih dari 240 menit.
- 6) Dan kategori keenam, pembatalan penerbangan.

Dimana keterlambatan penerbangan tersebut dihitung berdasarkan perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan, yaitu pada saat pesawat block off meninggalkan tempat parkir pesawat, apron atau pada saat pesawat block on dan parkir di apron bandara tujuan. Selanjutnya, ketentuan mengenai bentuk dan besaran kompensasi atas keterlambatan penerbangan telah diatur dalam ketentuan Pasal 9 ayat (1) Permenhub Nomor PM 89/2015 sebagai berikut.

1. Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan.
 2. Keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (snack box).
 3. Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat.
 4. Keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makanan ringan, serta makanan berat.
 5. Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp300.000,00.
 6. Keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket atau refund tiket.
 7. Dan keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket atau refund tiket.
- c. Bahwa Petition Para Pemohon yang menghendaki agar Pasal 170 Undang-Undang Penerbangan ditambah frasa *dihitung berdasarkan jarak tempuh dan durasi keterlambatan*, pada hakikatnya merupakan permintaan untuk mengubah substansi norma melalui penambahan formula tertentu dalam penghitungan ganti kerugian yang merupakan kewenangan pembentuk undang-undang dan bukan merupakan persoalan konstitusionalitas norma.

5. Terhadap Pokok Permohonan Para Pemohon, yang pada intinya mendalilkan bahwa Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan tidak mencantumkan ketentuan Pasal 146 sebagai satu ketentuan yang dapat

dijadikan dasar pengajuan gugatan ke pengadilan negeri atas kerugian akibat keterlambatan penerbangan, sehingga membatasi hak penumpang untuk memperoleh keadilan dan perlindungan hukum, maka Pemerintah memberikan Keterangan sebagai berikut.

- a. Bahwa tidak dicantumkannya derita kerugian atas keterlambatan penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam keterangan ... ketentuan Pasal 146 ke dalam ketentuan Pasal 176 undang-undang a quo, tidak serta-merta berarti menghilangkan atau menutup hak penumpang untuk memperoleh perlindungan hukum dan akses keadilan atas kerugian akibat keterlambatan penerbangan dan tidak dapat dimaknai sebagai pembatasan terhadap seluruh upaya hukum yang tersedia berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Bahwa berdasarkan sistem hukum nasional, setiap orang yang merasa haknya dirugikan, pada prinsipnya tetap memiliki hak untuk menempuh upaya hukum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, tidak dicantumkannya ketentuan Pasal 146 undang-undang a quo dalam norma Pasal 176 undang-undang a quo tidak dapat dimaknai sebagai penghapusan hak bagi setiap orang yang mengalami keterlambatan penerbangan untuk memperoleh akses terhadap keadilan ... peradilan.

6. Terhadap Pokok Permohonan Para Pemohon, yang pada intinya mendalilkan bahwa Pemerintah tidak melaksanakan ketentuan Pasal 172 Undang-Undang Penerbangan mengenai evaluasi berkala besaran ganti rugi serta tidak menjamin keterbukaan informasi mengenai pengawasan terhadap pengangkut, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

- a. Bahwa dalil Para Pemohon yang menyatakan Pemerintah tidak melaksanakan kewajiban melakukan evaluasi berkala terhadap besaran ganti kerugian, sebagaimana diatur dalam Pasal 172 undang-undang a quo, serta tidak transparan dalam penyampaian informasi mengenai sanksi administratif terhadap pengangkut, pada hakikatnya bukan merupakan persoalan konstitusionalitas Pasal 1146[sic!] dan penjelasan Pasal 146, Pasal 170, maupun Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan yang dimohonkan pengujian perkara ... dalam perkara a quo.
- b. Bahwa objek Permohonan Para Pemohon adalah Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176 Undang-Undang Penerbangan, sedangkan dalil mengenai pasal evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 172 undang-undang a quo, maupun pasal pengawasan administratif oleh pemerintah berkaitan dengan implementasi ketentuan peraturan perundang-undangan, bukan mengenai pertentangan atau tidaknya norma yang diuji dengan Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

V. Petitum.

Berdasarkan penjelasan dan uraian di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Majelis Hukum ... Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia yang memeriksa, mengadili, dan memutus perkara pengujian ketentuan Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, dan Pasal 176 Undang-Undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dapat memberikan putusan sebagai berikut.

- a. Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan atau legal standing.
- b. Menolak Permohonan Pengujian Para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan Permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (niet ontvankelijkke verklaard).
- c. Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan.
- d. Menyatakan ketentuan Pasal 146, Penjelasan Pasal 146, Pasal 170, Pasal 176 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Atau apabila Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (ex aequo et bono).

Atas perhatian Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia, kami ucapkan terima kasih. Wassalamualaikum wr. wb. Sallom, om santi santi om, namo budaya, salam kebajikan.

Jakarta, 13 Juli 2026, Kuasa Presiden Republik Indonesia, Menteri Hukum Republik Indonesia tertanda Supratman Andi Agtas, Menteri Perhubungan Indonesia tertanda Dudy Purwagandhi.

Selesai. Terima kasih.

11. KETUA: SUHARTOYO [26:44]

Baik. Terima kasih.

Dari Majelis Hakim ada yang di ... Yang Mulia Pak Arsul, silakan.

12. HAKIM ANGGOTA: ARSUL SANI [26:53]

Terima kasih, Yang Mulia Pak Ketua.

Terima kasih, Pak Capt. Yufridon Gandoz Situmeang yang telah menyampaikan Keterangan atas nama Presiden.

Setelah menyimak dari apa yang Bapak sampaikan dan juga membaca keterangan tertulis yang disampaikan kepada Mahkamah, barangkali saya mohon penjelasan lebih lanjut. Ini khusus yang terkait dengan isu konstiusionalitas Penjelasan Pasal 146 dari Undang-Undang Penerbangan.

Nah, intinya kan, yang dimohon oleh Para Pemohon ini dari penjelasan yang sifatnya inklusif untuk kemudian menjadi eksklusif, artinya dibatasi. Nah, saya mencoba memahami bahwa walaupun di Undang-Undang Penerbangan itu katakanlah dibuka sifat inklusivitasnya dengan kata *meliputi* atau *terdiri dari itu ... apa ...* inklusiflah ya *meliputi* itu, *antara lain*, ya. Nah, tapi kalau saya membaca apa yang ada di Pasal 5 dan Pasal 6 Permenhub Nomor 89/2015 yang tadi juga Bapak sebut, itu juga tetap inklusif ya, padahal Bapak ingin juga menunjukkan, tadi kan juga di dalam keterangan disebutkan bahwa ada faktor-faktor lain yang berkembang dalam penyelenggaraan penerbangan ya yang terkait dengan faktor teknis operasional ini, ya. Seperti Bapak sebut di sini, akibat perkembangan teknologi, sistem navigasi penerbangan, fasilitas bandar udara, standar keselamatan, maupun dinamika operasional penerbangan yang tidak mungkin ini dirumuskan secara lengkap pada saat undang-undang itu dibentuk.

Nah, barangkali yang saya mohonkan penjelasan tambahan, kalau memang sifat inklusivitas pada undang-undang itu adalah hal yang diyakini sebagai hal yang tepat dan kemudian ada perkembangan yang Bapak sebutkan di sini, pertanyaannya kemudian justru mengapa juga Permenhubnya ini, ini juga inklusif juga. Padahal saya bayangannya adalah ini kalau dari sisi teknis perundang-undangan, mestinya dibuat ... ya semi-inklusiflah, artinya hal-hal lain itu menjadi kewenangan, misalnya Menteri Perhubungan untuk mengaturnya dan itu bisa dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan.

Nah, saya ingin mohon juga keterangan tambahan dalam arti gini lho, Pak, ada enggak sih faktor-faktor yang dalam realitas itu di luar dari hal yang sudah ditetapkan dalam penjelasan maupun dalam Permenhub. Kan Bapak juga sebutnya umum ini karena perkembangan teknologi, sistem navigasi penerbangan, fasilitas bandara, standar keselamatan, dan lain-lain ini kan masih abstrak, Pak, buat kami. Ada enggak terjadi enggak, Pak? Kalau itu terjadi, ya mohon diberikan contoh, Pak. Karena kalau saya mengalami delay pesawat pun kan selalu dikatakan tertunda karena faktor operasional, faktor operasionalnya apa kan tidak pernah dijelaskan juga kepada penumpang ini. Saya kira setiap kita yang naik pesawat pasti hanya dapat penjelasannya sampai pada batas kata faktor operasional. Paling kadang-kadang memang ada faktor terlambatnya kedatangan pesawat dari penerbangan sebelumnya, sudah. Tapi yang lain-lain selebihnya, enggak pernah ada, hanya itu saja.

Nah, supaya Mahkamah ini dapat gambaran yang lebih komprehensif yang di luar itu, tapi tidak diatur itu ya, sehingga ada justifikasi terhadap sifat inklusivitas dalam penjelasan Pasal 146 itu, itu tergambarkan dengan lebih jelas. Kalau memang tidak ada, ya kenapa kok tidak kemudian dilimitasi saja itu lho, gitu kan kira-kira maunya Pemohon, kan begitu. Tapi kalau Bapak juga bisa ... memang bisa

menunjukkan, ya, barangkali Mahkamah kemudian juga bisa mempertimbangkannya.

Saya kira itu saja, Yang Mulia Pak Ketua, kami kembalikan.

13. KETUA: SUHARTOYO [32:12]

Baik.

Prof. Enny, silakan, Prof.

14. HAKIM ANGGOTA: ENNY NURBANINGSIH [32:16]

Baik, terima kasih, Pak Ketua.

Terima kasih kepada Pemerintah, Pak Staf Ahli. Saya ada beberapa hal melanjutkan ya, Pak Staf Ahli.

Yang pertama begini, ini kalau dibaca Pasal 146 berikut penjelasan, ini kan sebetulnya ketentuan Pasal 146 ini ada memang norma yang membebaskan, seolah memberikan pembebasan, yaitu kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan disebabkan karena faktor cuaca dan teknis operasional, itu pengecualiannya. Memang persoalannya adalah karena tadi sudah disampaikan Yang Mulia Pak Arsul, ini kan penjelasannya sangat ... apa namanya ... terbuka sebetulnya.

Nah, problemnya adalah bagaimana kemudian bisa membuktikan untuk bisa membebaskan itu kalau kemudian tidak pernah ada kejelasan apa sesungguhnya alasannya terjadinya keterlambatan itu? Kebetulan mungkin kita semua sama nih, Pak, ya. Kita semua, saya yakin dalam ruangan ini, korban keterlambatan semua sebetulnya. Bagian dari korban keterlambatan pesawat paling sering, ya. Dan ada maskapai yang juga memang kalau kita mau berangkat itu sudah kepikiran pasti terlambat. Itu sudah dalam imajinasi kita seperti itu.

Nah, tapi tidak pernah kita dapatkan, Pak, apa sesungguhnya alasan kok terlambat? Apakah terlambat itu sebetulnya kalau faktor cuaca, cuaca di mana yang kemudian terlambat? Apakah karena faktor operasional? Ya, seperti apa kemudian operasional keterlambatan itu? Itu sebetulnya dibutuhkan, Pak, kejelasan mengenai alasan itu, sehingga bisa dipertanggungjawabkan untuk kemudian dia bisa terbebaskan dari pembebanan untuk memberikan ganti ruginya di situ. Itu mohon dijelaskan. Apakah sesungguhnya kalau faktor cuaca yang disebutkan di sini, ini adalah faktor cuaca mana yang paling sering terjadi, Pak, yang disebut dengan istilah *antara lain* itu. Apakah di antara ini atau di luar ini sebetulnya? Kalau memang sudah tidak ada yang di sini, di luar ini yang seperti apa yang disampaikan tadi? Jangan-jangan ini sudah tidak ... apa namanya ... sesuai lagi dengan perkembangan yang ada? Nah, ini seperti apa?

Kemudian yang berikutnya, ini yang ada juga ini, pengecualian berikutnya ini, Pak. Tidak termasuk itu yang teknis operasional itu, kalau keterlambatan itu adalah pada pilot, kopilot, maupun awak kabin. Tapi riil di lapangan itu sering terlambat itu, Pak, yang itu. Nah, bagaimana kemudian bisa memberikan tanggung jawabnya atas hal itu yang tidak disampaikan, dikecualikan dari yang dikecualikan lagi?

Nah, ini mohon nanti bisa disampaikan ... apa namanya ... uraian bentuk tanggung jawabnya itu. Dari yang kemudian teknis operasional yang tidak termasuk tadi, Pak ya, itu sebetulnya di lapangan itu ada enggak, Pak, data mana yang paling dominan? Yang paling mendominasi keterlambatan itu? Kita semua ingin tahu nih, Pak, sebetulnya yang paling mendominasi keterlambatan itu yang mana sih, Pak, sebetulnya? Dari penerbangan kita yang sering kali delay itu. Yang kalau kita bisa tidak delay itu, wah, ini suatu anugerah, kurang-lebih, gitu Pak ya. Karena sering delay, kita kemudian ingin tahu, sebetulnya alasan mana yang paling mendominasi dari satu yang alasan antara lain, yang dikecualikan, termasuk yang kemudian teknis operasional, yang dikecualikan dari yang dikecualikan lagi itu. Itu mohon nanti bisa dijelaskan.

Kemudian yang berikutnya, ini ada lagi Pasal 147 ini, Pak, walaupun tidak didalilkan, tapi itu berkelindan. Di Pasal 147 itu dia mengatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara. Nah, ini maksudnya apakah termasuk masih ada di bagian alasan mana ini nih, Pak, kapasitas pesawat udaranya itu? Ya ini mohon nanti dapat diuraikan sekaligus bisa memberikan terang-benderangnya tadi, Pak, keterlambatan, keterlambatan, semua hal yang menyangkut keterlambatan. Kalau yang ini kan kemudian dia bisa dialihkan kompensasinya, kemudian bisa diberikan, termasuk konsumsi dan sebagainya.

Kemudian yang berikutnya, Pak, ini saya ingin tahu ukurannya apa sih, Pak, parameter yang digunakan ketika ada keterlambatan itu kemudian dapat snack, dapat minuman saja, kemudian ada yang dapat makanan berat, gitu ya. Itu parameternya apa? Apakah ada parameter yang bisa mengukur kerugiannya itu make sense enggak sebetulnya? Misalnya sebenarnya jarak tempuhnya sih seharusnya sudah sampai ini, Pak, ke Yogya misalnya kalau saya. Itu kan enggak sampai ... paling 50-an menit kan gitu, Pak ya, tapi kan berharga sekali, Pak.

Nah, itu ada misalnya kerugian yang kemudian ditimbulkan yang bisa tidak bisa mengikuti acara lagi, dan seterusnya, lah ganti ruginya ini kok apa ukurannya kok kemudian dapatnya, misalnya kalau di sini sih diukurnya adalah 30-60 adalah minuman ringan begitu. Nah, ini bagaimana bisa membangun keadilan dari kerugian yang ditimbulkan walaupun kemudian ini kalau disebut hanya jarak tempuh seperti itu, itu

apakah sudah bisa menggambarkan keadilan dari penumpang itu sendiri?

Itu mohon dapat ditambahkan, Pak. Itu saja dari saya. Terima kasih.

15. KETUA: SUHARTOYO [37:42]

Baik, Prof. Guntur Yang Mulia, silakan.

16. HAKIM ANGGOTA: M. GUNTUR HAMZAH [37:42]

Baik, terima kasih Yang Mulia Bapak Ketua.

Terima kasih, Pak Capt. Yufridon Gandoz Situmeang atas keterangan yang telah diberikan. Saya ada dua hal saja.

Yang pertama Pak Yufridon, tolong kami diberikan, dibantu data mengenai SOP-nya. Karena ini kan tuduhan dari Pemohon ini keterlambatan ini, dia tidak mau keterlambatan karena pilot, karena soal-soal yang berkaitan dengan itu, pramugari atau karena apa. Jadi, ini kaitannya dengan SOP ini. Kalau begitu, kita harus tahu bagaimana SOP-nya kalau ada keterlambatan. Nah, tentu apakah ini juga nanti dilaporkan ke Kementerian Perhubungan atau di-skip di maskapai itu saja. Nah kalau itu ada datanya, ini kita bisa baca. Sehingga kita bisa tahu, apa sih sebetulnya alasan keterlambatan yang pada umumnya. Karena memang ini soal keterlambatan, ya kita merasakan semua dalam ruang sidang ini, tentu ya pernah mengalami yang namanya keterlambatan. Apalagi kalau kita compare dengan bagaimana, ya maskapai-maskapai di luar, itu tentu sering yang kita ... kelemahan di kita di sini. Tapi meskipun kelemahan di sini juga kita punya, ini tolong nanti kalau data saya keliru, tolong di ... apa namanya ... diluruskan, diperbaiki. Sebetulnya kita punya prestasi juga dari segi keamanan penerbangan. Keselamatan dan keamanan penerbangan kita nomor dua di Asia. Dan ... apa namanya ... dari ICAO ini kan, maupun dari IATA, itu juga sudah merilis bahwa kita termasuk dari segi keselamatan penerbangan. Yang masalah bagi kita ini adalah dari segi layanan. Layanannya yang apa namanya ... tidak seimbang. Jadi, tolong nanti data-data ini nanti ... kita bahkan dapat apa namanya ... keselamatan tertinggi tujuh bintang ya, dari sembilan bintang untuk keselamatan penerbangan itu.

Jadi, ini menunjukkan bahwa dari segi aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, ya semua maskapai di Indonesia rata-rata itu sudah ... apa ... bagus. Nah, cuma dari segi layanan yang dipersoalkan oleh Pemohon ini, keterlambatan ini, ini kan kaitannya dengan layanan. Nah, oleh karena itu, SOP-nya tolong kami disampaikan, diberikan, supaya kami tahu, apakah itu faktornya karena memang, ya, meskipun ini persoalan teknis apa semua, karena teknis ini banyak ... apa namanya

... faktornya, banyak variabelnya ini kan. Nah, kita tidak tahu jangan-jangan itu selalu alasan teknis penerbangan yang menjadi ... padahal di situ berkelindan dengan keterlambatan pilot, keterlambatan pramugari, keterlambatan penumpang yang satu dengan yang lain, dan itu semua dianggap sebagai persoalan teknis. Nah, menurut Pemohon itu enggak boleh begitu.

Nah, oleh karena itu, selain itu, SOP. Juga kami diberikan data, kalau misalnya Kementerian Perhubungan punya data, ya, apa ... menyangkut misalnya 2-3 tahun atau, ya, kalau mau 2-3 tahun atau 5 tahun terakhir itu sebetulnya, ya, persoalan teknis ini atau persoalan operasional ini yang dijadikan alasan, itu sebetulnya isinya apa itu yang dijadikan? Nah, mungkin kan pada saat ... tentu di sini ada pencatat dari segi di apa namanya ... di bandara ada yang catat kan atau di menara ada yang catat. Bahwa ini sejatinya ini kesalahannya ini karena apa nih, terlambat pilotnya, apakah terlambat pramugarinya, ataukah ada loading barang yang belum selesai cepat, dan sebagainya. Nah, sementara itu, semua dijadikan sebagai alasan persoalan operasional yang mesti harus dipilah-pilah. Kalau memang operasional, ya, memang tidak di luar dari ... apa namanya ... kekuasaan dari semua pihak, tetapi kalau itu memang karena habit yang tidak baik, nah ini yang menjadi masalah bagi kita.

Nah, oleh karena itu, tolong kami diberikan data mungkin ada datanya dalam 5-3 ... 5 tahun terakhir, sebetulnya apa yang terjadi? Nah, ini yang perlu kita ... apa namanya ... ketahui dari pemerintah supaya keterangannya ini bisa lebih apa namanya ... kami dalam lebih jauh lagi.

Saya kira dari saya, Yang Mulia, saya kembalikan ke Yang Mulia Bapak Ketua, terima kasih.

17. KETUA: SUHARTOYO [42:31]

Baik, terima kasih, Prof.
Yang Mulia Pak Adies, silakan.

18. HAKIM ANGGOTA: ADIES KADIR [42:35]

Terima kasih, Yang Mulia Ketua.

Terima kasih, Bapak Capt. Yufridon Gandoz Situmeang.

Tadi sudah disampaikan oleh Yang Mulia Prof. Guntur bahwa yang diinginkan oleh Pemohon ini salah satunya terkait dengan Pasal 146 yang terkait dengan layanan. Kalau kita melihat Pasal 146 terkait layanan itu, bukan hanya terkait dengan perihal keterlambatan pada angkutan penumpang saja, tetapi di sana juga ada tentang bagasi atau cargo. Saya tadi mendengar dan coba membaca, saya mencari di sini secara spesifik belum ada penjelasan yang secara jelas terkait dengan

bagasi atau cargo. Banyak dijelaskan terkait dengan perihal keterlambatan yang tadi disampaikan beberapa pertanyaan oleh rekan kami, Yang Mulia Prof. Guntur, Prof. Enny, dan Pak Arsul.

Saya juga melihat di penjelasan dan beberapa pasal yang berkelindan ada tadi di sekitar Pasal 153, tetapi juga tidak memperlihatkan bagaimana tanggung jawab Pemerintah terhadap terkait dengan bagasi atau cargo yang dibawa oleh para penumpang.

Bahwa banyak sekali yang kita lihat di media sosial, terkait dengan cargo ini juga menjadi trauma yang buruk bagi para pelanggan penerbangan. Bukan hanya cargo yang ... apa ... bagasi yang melalui cargo, tetapi juga bagasi yang ada di dalam pesawat, itu pun kadang-kadang juga mengalami kehilangan. Kami ... saya ingin mohon penjelasan tambahan dari Pemerintah, karena saya belum melihat secara jelas terkait dengan hal tersebut. Bagaimana, dikaitkan dengan pasal 146 ini, penjelasan Pemerintah terkait dengan hal-hal yang dialami "negatif" oleh para penumpang terkait dengan bagasi cargo, baik yang dimasukkan di dalam cabin maupun di luar cabin.

Itu saja, Yang Mulia. Terima kasih. Assalamualaikum wr. wb.

19. KETUA: SUHARTOYO [45:13]

Baik. Terakhir, Prof. Saldi. Silakan, Yang Mulia.

20. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA [45:17]

Terima kasih, Yang Mulia Pak Ketua.

Pak Kapten, Pak Staf Ahli yang sudah memberikan keterangan. Mungkin ini kayaknya yang bertanya, ini yang paling sering menggunakan penerbangan ini, sering bolak-balik ke kampungnya gitu. Mungkin kami juga perlu diberi beberapa penjelasan ya, ini soal keterlambatan layanan dan segala macam. Ada beberapa armada yang memberikan ... bahwa akan terlambat itu jauh sebelum penumpang sampai di bandara. Nah, itu sudah diberikan beberapa jam sebelumnya. Ini tidak dijelaskan dan itu kan ada konsekuensinya juga untuk calon penumpang, satu.

Yang kedua, ada juga triknya ... apa ... armada atau ... apa ... perusahaan penerbangan. Dia gabungkan apa ... karena ini perusahaannya punya beberapa ... apa namanya ... grup dengan nama yang berbeda-beda, nanti karena penumpang tidak mencukupi batas yang mungkin menurut ... apanya ... perusahaannya, tiba-tiba digabungkan dan itu berakibat pada keterlambatan. Bapak, pasti tahulah pengalaman-pengalaman seperti itu.

Nah, tolong kami juga diberi penjelasan terkait dengan soal-soal seperti ini. Jadi, ada banyak kasus yang bisa menunjukkan pertimbangan bisnis perusahaan penerbangan itu mengabaikan hak-hak konstitusional

customers. Yang kadangkala orang bukan soal digantinya itu, Pak, disediakan makan ini dan segala macam, tapi dia memperkirakan harus sampai di tempat tujuan jam tertentu, karena ada bisnisnya, ada kepentingannya yang tersangkut di situ. Dan itu tidak adil rasanya kalau hanya diganti dengan minuman ringan, makanan ringan, dan segala macamnya. Bahkan untuk keadaan tertentu, Pak, diinapkan di hotel kelas mewah saja itu tidak cukup mengganti kerugian.

Mungkin ada banyak pengalaman kita ya, orang yang mengambil waktu tertentu terbang misalnya dari Jakarta ke Padang misalnya karena saya Padang, malam itu harus ada meeting, tapi karena pesawatnya telat, itu meeting menjadi tidak bisa dilakukan. Bagaimana itu bisa menghitung kerugian yang dialami oleh penumpang gara-gara jadwal seperti itu. Nah, soal-soal seperti ini, Pak, mungkin harus ada penjelasan yang lebih komprehensif. Kelihatannya seperti penjelasan Pemerintah tadi, ini soal teknis di lapangan. Belum tentu, Pak. Ini soal hak konstitusional pelanggan, pengguna jasa penerbangan. Ada orang memang bisa memahami, "Ya, okelah telat, toh naik bus juga bisa telat." Tapi, kan tidak bisa digunakan logika naik bus antarkota/antarprovinsi untuk orang naik penerbangan. Nah, itu ... itu yang belum terelaborasi oleh Pemerintah.

Dan ... apa namanya ... kami ingin juga dapat penjelasan dari Pemerintah sebagai pengawas ini. Tolong kami diserahkan beberapa dokumen yang membuktikan ada teguran ke perusahaan penerbangan terkait dengan keterlambatan-keterlambatan atau layanan yang tidak cocok ini. Saya baru baca ini, 2 penerbangan terkemuka di Amerika Serikat, sekarang digugat. Kenapa? Dijanjikan bahwa mereka akan duduk di ... apa ... di window, tapi setelah dapat kursi, ternyata itu tidak ada jendelanya. Padahal, dia menambah ... apa ... ada sejumlah uang yang ditambahkan untuk duduk di window itu agar bisa menikmati suasana di luar penerbangan. Tapi, begitu dia dikasih tempat duduk, enggak ada kaca yang bisa melihat keluar, itu saja bisa dipersoalkan dan digugat ke pengadilan. Nanti Bapak bisa cek ini, saya baru baca sekitar 14-15 menit yang lalu berita itu muncul di online ini. Tolong nanti ini bisa. Karena apa? Pemerintah sebetulnya sebagai regulator harusnya mengambil alih untuk mencegah kerugian-kerugian yang dialami oleh Pemohon sebagai penikmat jasa penerbangan.

Itu Pak Ketua, terima kasih.

21. KETUA: SUHARTOYO [49:55]

Baik itu, Capt. Sudah bisa di ... sudah lama jadi kapten, jadi pilot?

22. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:04]

Alhamdulillah sudah, Pak ... Yang Mulia.

23. KETUA: SUHARTOYO [50:05]

Berapa tahun?

24. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:05]

Sejak tahun 1988 sampai (...)

25. KETUA: SUHARTOYO [50:10]

Terus apa ... tidak terbang lagi tahun?

26. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:15]

Baru tahun (...)

27. KETUA: SUHARTOYO [50:15]

Masih sampai sekarang?

28. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:15]

Masih sampai sekarang karena sebagai instruktur.

29. KETUA: SUHARTOYO [50:17]

Artinya, kapten tahu banyak tentang ini.

30. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:21]

Ahamdulillah. Alhamdulillah.

31. KETUA: SUHARTOYO [50:23]

Jadi, nanti bisa memberikan elaborasi, exercise kepada Para Hakim, apa sesungguhnya yang terjadi di dunia penerbangan itu kan, apalagi yang komersial itu. Dan kami mohon nanti keterangan ditambahkan secara tertulis saja, Capt.

32. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:40]

Siap, siap.

33. KETUA: SUHARTOYO [50:40]

Supaya lebih komprehensif.

34. PEMERINTAH: YUFRIDON GANDOZ SITUMEANG [50:42]

Siap.

35. KETUA: SUHARTOYO [50:43]

Dan kami juga memutuskan dalam sidang berikut nanti di samping mendengar keterangan DPR, akan mendengar beberapa pihak.

Yang pertama, Asosiasi Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia, kemudian dari maskaspainya sendiri dari Garuda, dari Lion Air, baru Pelita. Nanti kita agendakan di sidang berikutnya. Baru nanti sidang berikutnya akan mendengar dari Asosiasi Pengguna Jasa Penerbangan Indonesia (APJAPI), kemudian dari Asosiasi Pilot, dan kemudian Asosiasi Pramugara dan Pramugari (APPUI) di sidang kelanjutan nanti. Tapi, kami akan dengarkan dulu 4 pihak yang di luar DPR tadi untuk sidang berikutnya. Itu.

Kemudian, Pemohon atau Para Pemohon sabar dulu untuk mengajukan ahli jika akan mengajukan ahli.

Dan kepada DPR supaya disampaikan keterangan pada sidang yang akan datang, ya, Pak, ya.

Baik, untuk memberikan kesempatan DPR dan MK akan memanggil beberapa pihak tadi. Sidang ditunda hari Senin, tanggal 20 Juli 2026, pukul 10.30 WIB. Agendanya mendengar keterangan DPR, Pihak Terkait Asosiasi Maskapai Penerbangan Nasional Indonesia, Maskapai Garuda Indonesia, Lion Air Group, dan Pelita Air. Dan keterangan tambahan dari Pemerintah.

Terima kasih untuk Sidang hari ini, Pemohon, DPR, Pemerintah, dan semuanya. Sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 11.22 WIB

Jakarta, 13 Juli 2026
Plt. Panitera,
Wiryanto

