

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sibuknya aktivitas lalu lintas udara di Indonesia menjadi bukti bahwa industri penerbangan di Indonesia semakin berkembang, tercatat di sepanjang tahun 2023 jumlah penumpang pesawat meningkat setiap bulannya, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada Bulan Juli 2023 di Bandara Soekarno Hatta, bisa mencapai 1.732.931 pesawat yang melakukan aktivitas penerbangan.¹ Dari data tersebut dapat dilihat bahwa kebutuhan masyarakat terhadap jasa penerbangan, khususnya pada penerbangan domestik dapat dikatakan cukup tinggi, hal ini tidak terlepas dari faktor geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, sehingga pesawat menjadi satu-satunya transportasi antar pulau yang dapat menempuh perjalanan lebih cepat dibandingkan dengan kapal. Selain itu, faktor pendukung lainnya adalah tarif pesawat yang murah, mengingat pendapatan rata-rata penduduk Indonesia sebesar 5,9 Juta/ bulan², sehingga maskapai yang memberikan tarif murah lebih banyak diminati, oleh sebab itu aktivitas lalu lintas udara lebih banyak didominasi oleh maskapai berbiaya murah atau *low cost carrier*.

¹ Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia, 2023, <https://www.bps.go.id/indicator/17/66/1/jumlah-penumpang-pesawat-di-bandara-utama.html>, (diakses pada 2 Oktober 2023)

² CNBC Indonesia, 2023, *Parah! Dibanding Tetangga, RI Miskin Banget Soal ini*, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230210113804-4-412756/parah-dibanding-tetangga-ri-miskin-banget-soal-ini>, (diakses pada 2 Oktober 2023)

Penggunaan sistem atau model bisnis *Low Cost Carrier* pada sebagian besar maskapai di Indonesia, merupakan strategi yang tepat untuk menarik banyak konsumen, walaupun *Low Cost Carrier* sendiri tidak diatur dalam undang-undang penerbangan, namun dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 tahun 2015 membagi menjadi 3 kelompok pelayanan pada industri penerbangan, yaitu pelayanan dengan standar maksimum (*full services*), pelayanan dengan standar menengah (*medium services*), dan pelayanan dengan standar minimum (*no frills*). Maskapai yang menggunakan pelayanan *no frills* inilah yang disebut sebagai maskapai *Low Cost Carrier* (bertarif rendah). Penggunaan *Low Cost Carrier* pada maskapai di Indonesia, tidak hanya berdampak positif saja kepada konsumen karena dapat melakukan penerbangan dengan biaya murah, tetapi juga sering menimbulkan permasalahan. Istilah “ada harga ada kualitas” dapat menggambarkan kualitas maskapai yang menggunakan sistem *Low Cost Carrier* yang seringkali dijadikan peluang bagi pihak Maskapai untuk mengabaikan aspek penting dalam penerbangan, yaitu aspek 3S + 1C (*Safety, security, services, dan Compliance*)

Di tengah-tengah perkembangan Industri penerbangan Indonesia, pada kenyataannya tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia masih sangat buruk sehingga berdampak kepada tingginya tingkat kerugian yang dialami konsumen. Berdasarkan data rapat Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) pada 15 Maret 2023, salah satu maskapai yang paling mendominasi penerbangan di Indonesia adalah maskapai PT. Lion Mentari

Airlines³. Maskapai tersebut merupakan maskapai swasta yang memiliki pangsa pasar penerbangan domestik terbesar di Indonesia, akan tetapi maskapai ini merupakan salah satu maskapai *Low Cost Carrier* terburuk di dunia, yaitu dengan maskapai Wings Air yang menempati peringkat pertama sebagai maskapai terburuk di dunia dan Maskapai Lion Air berada di peringkat kedua.⁴

Dengan diterapkannya sistem *Low Cost Carrier* seharusnya dapat menguntungkan kedua belah pihak, yaitu konsumen diuntungkan dengan mendapatkan harga tiket yang murah dan maskapai sebagai pelaku usaha diuntungkan karena mendapatkan konsumen. Namun, realitanya sistem *Low Cost Carrier* ini sering dijadikan alat bagi pihak maskapai untuk meniadakan kewajiban sebagai pelaku usaha, masalah yang ditimbulkan dari maskapai pengguna *Low Cost Carrier* tidak hanya persoalan penundaan penerbangan (Delay) yang di mana fenomena ini telah banyak diteliti sebelumnya, tetapi juga mengenai permasalahan kualitas dan kondisi pesawat saat akan melakukan penerbangan, mengingat bahwa penggunaan *Low Cost Carrier* harus bisa mengefisiensi biaya penerbangan agar bisa memberikan tiket penerbangan yang murah yang kemudian akan mengurangi kualitas penerbangan.

³ Ferry Sandi, 2023, *Bukan Garuda! ini Maskapai Dengan Jumlah Pesawat Terbanyak*, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230316164659-4-422318/bukan-garuda-ini-maskapai-dengan-jumlah-pesawat-terbanyak>, (diakses pada 20 Oktober 2023)

⁴ Yefta Christopherus Asia Sanjaya, Sari Hardiyanto, 2023, *Daftar Maskapai Terburuk di Dunia, ada Lion Air dan Wings Air*, <https://www.kompas.com/tren/read/2023/08/20/091500765/daftar-maskapai-terburuk-di-dunia-2023-ada-lion-air-dan-wings-air?page=all>, (diakses pada 20 Oktober 2023)

Salah satu ketentuan yang sering dilanggar oleh pihak Maskapai PT. Lion Mentari Airlines sebagai maskapai *Low Cost Carrier* adalah ketentuan dalam Pasal 4 Undang-Undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang mengatur mengenai hak-hak konsumen. Selain itu, pada tahun 2023, terdapat sejumlah masalah penerbangan pada Maskapai PT. Lion Mentari Airlines, yaitu menabrak garbarata, memaksakan penerbangan rute Bali-Jakarta dengan sistem *Air Conditioning* (AC) yang rusak, kegagalan saat *take off*, dan pesawat yang berasap.⁵ Dari permasalahan tersebut pada akhirnya menimbulkan spekulasi jika maskapai milik PT. Lion Mentari Airlines ini memaksa untuk melakukan penerbangan dengan keadaan yang tidak layak karena hanya berorientasi untuk menerbangkan pesawat dengan biaya murah. Permasalahan tersebut jika dianalisis lebih dalam, tidak hanya melanggar ketentuan dalam undang-undang perlindungan konsumen (UUPK), tetapi juga dengan sikap maskapai dalam kegiatan penyelenggaraan penerbangan yang buruk tersebut, menunjukkan fakta yang sangat bertolak belakang dengan ketentuan dalam Pasal 3 huruf a Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu maskapai harus menyelenggarakan penerbangan dengan tertib, teratur, selamat, aman, dan nyaman. Selain itu maskapai juga melakukan pelanggaran sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 411 UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, yakni:

⁵ CNN Indonesia, 2023, *Deret Masalah Penerbangan Lion Air Group Sepanjang Tahun ini*, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230608151644-92-959383/deret-masalah-penerbangan-lion-air-group-sepanjang-tahun-ini>, (diakses pada 21 Oktober 2023)

“Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).”

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis menetapkan judul

“IMPLIKASI *LOW COST CARRIER* PADA MASKAPAI PT. LION MENTARI AIRLINES TERHADAP PENUMPANG”

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Implikasi dari Penerapan *Low Cost Carrier* pada Maskapai PT. Lion Mentari Airlines dapat Berpeluang Melanggar Aspek Penting dalam Penyelenggaraan Penerbangan?
2. Bagaimana Tanggung Jawab Pihak Maskapai PT. Lion Mentari Airlines Apabila Penerapan *Low Cost Carrier* Berimplikasi terhadap Kerugian Penumpang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu:

1. Guna mengetahui dan mengkaji implikasi dari penerapan *Low Cost Carrier* pada maskapai PT. Lion Mentari Airlines yang berpeluang merugikan penumpang ditinjau dari perspektif peraturan yang berkaitan dengan perlindungan penumpang sebagai konsumen jasa penerbangan

2. Guna mengetahui pertanggungjawaban pihak Maskapai PT. Lion Mentari Airlines atas bentuk-bentuk kerugian pada penumpang yang ditimbulkan dari sikap pihak maskapai dalam menjalankan model bisnis *Low Cost Carrier*?

D. Manfaat Penelitian

Selain tujuan yang ingin dicapai, adapun manfaat yang ingin diperoleh dari penelitian ini, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pengembangan wawasan dan untuk memperkaya ilmu pengetahuan, serta dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam hukum perlindungan konsumen. Khususnya dalam kasus pengabaian hak konsumen dari maskapai penerbangan yang menerapkan sistem *Low Cost Carrier* karena menetapkan tarif murah yang berakibat terhadap aspek keselamatan dan kenyamanan penumpang.

2. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan untuk pihak-pihak terkait seperti:

- a. Bagi Civitas Akademika

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman pembelajaran dalam ruang lingkup akademisi dalam menentukan sebuah peraturan mengenai akibat hukum antara maskapai penerbangan sebagai pelaku usaha dengan konsumen sebagai penumpang, serta memberikan sumbangan pemikiran terhadap kajian dan informasi ilmiah.

b. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi bagi para pembaca, sehingga dapat memperluas pengetahuan terkait dengan perlindungan konsumen jasa penerbangan.

c. Bagi Maskapai PT. Lion Mentari Airlines

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat dijadikan masukan ataupun pedoman kepada pihak maskapai sebagai maskapai *Low Cost Carrier*, dalam mengambil langkah kedepannya yang terkait dengan perbaikan dalam manajemen penerbangan, serta peningkatan kualitas aspek keselamatan dan kenyamanan penumpang. Sehingga, hasil dari penelitian ini, dapat mengarahkan kepada pihak maskapai untuk fokus memperbaiki aspek penting yang mempengaruhi kepuasan penumpang selama penerbangan.