

PENGAWASAN PENGEMBALIAN BIAYA TIKET KEPADA PENUMPANG AKIBAT PEMBATALAN PENERBANGAN BERDASARKAN PASAL 10 AYAT (1) DAN (2) PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO.89 TAHUN 2015 TENTANG PENANGANAN KETERLAMBATAN PENERBANGAN PADA BADAN USAHA ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DI INDONESIA OLEH OTORITAS BANDAR UDARA

Chintami Puspita Devy

11040704042, S1 Ilmu Hukum, FISH, Universitas Negeri Surabaya,
(chintamipuspitadevy@gmail.com)

Abstrak

Pengangkutan melalui angkutan udara pada saat ini merupakan pengangkutan tercepat diantara moda pengangkutan lainnya. Meskipun pengangkutan melalui angkutan udara merupakan pengangkut tercepat diantara moda pengangkutan lainnya namun masih terdapat kendala. Salah satu kendala tersebut adalah tidak disiplinnya waktu keberangkatan hingga terjadinya pembatalan penerbangan. Adanya pembatalan tersebut mewajibkan badan usaha angkutan udara niaga melaksanakan tanggungjawabnya memberikan ganti kerugian kepada penumpang. Salah satu bentuk ganti rugi yang diberikan adalah pengembalian biaya tiket kepada penumpang. Jangka waktu dari pengembalian biaya tiket sudah ditentukan di dalam Pasal 10 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia. Selama ini, jangka waktu pemberian ganti rugi berupa pengembalian biaya tiket oleh badan usaha angkutan udara niaga kepada penumpang selaku konsumen apabila terjadi pembatalan penerbangan masih belum sesuai dengan aturan yang sudah ada. Sehingga diperlukan adanya pengawasan dari pihak otoritas bandar udara selaku pengawas kegiatan penerbangan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami upaya pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 oleh Otoritas Bandar Udara, dan untuk mengetahui dan memahami hambatan yang dihadapi oleh Otoritas Bandar udara dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan model penelitian yuridis sosiologis. Data diperoleh melalui wawancara. Dalam penelitian ini metode analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Hasil pembahasan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa upaya pengawasan pengembalian biaya tiket dilakukan oleh pihak otoritas bandar udara hanya pada saat konsumen transportasi udara/penumpang mengajukan komplain langsung ke kantor otoritas bandar udara. Setelah adanya komplain dari penumpang, pihak otoritas bandar udara langsung melakukan pengawasan dengan menegur badan usaha angkutan udara niaga tersebut. Kewenangan otoritas bandar udara hanya sebatas memberikan teguran dan tidak mempunyai wewenang untuk memberikan sanksi kepada badan usaha angkutan udara niaga. Kurangnya SDM di bidang angkutan udara merupakan faktor yang menyebabkan pengawasan mengenai pengembalian biaya tiket yang dilakukan oleh otoritas bandar udara tidak maksimal, sehingga diperlukannya usaha-usaha untuk mengatasi hambatan, antara lain Kepala kantor otoritas bandar udara dapat mengajukan permintaan penambahan SDM ke Dirjen, serta pihak otoritas bandar udara melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai tata cara pengajuan complain langsung ke kantor otoritas bandar udara apabila masyarakat dirugikan dengan lamanya pengembalian biaya tiket.

Kata kunci :Pengawasan, Pengembalian Biaya Tiket, Otoritas Bandar Udara.

Abstract

Air Transportation is currently the fastest way among other transport modes. Although Air Transportation is the fastest among other transport modes, there are still obstacles. One such obstacles is the undiscipline time of departure until the cancellation of flight. The existence of such cancellation obliges commercial air transport enterprises carry out their responsibilities provide compensation to passengers. One of compensationS is providing refund ticket to the passenger. Duration of refund ticket specified in articles 10 paragraph (1) and (2) under the Regulation of the Minister of Transportation Number 89 Year 2015 on the handling of flight delay (*Delay Management*) at the board of Scheduled Commercial Air Transport Business in Indonesia. During this period of compensation in the form of refund ticket cost by business entities to the commercial

air transport of passengers as consumers in the event of flight cancellation is still not in accordance with the existing rules. So, it needs supervision of the airport authority as supervisory flight activity. This research uses empirical legal research with juridical sociological research model. The data obtained through interviews with informants, data analysis method applied was qualitative descriptive analysis. The results in this research showed that the cost of the refund ticket control efforts made by the airport authority were only when consumers of air transport / passenger filed a complaint directly to the office of the airport authority. After getting the complaints from passengers, airport authority directly supervise the business entity rebuked the commercial air transport. The authority of the airport has a limitation to give a warning and does not have the authority to impose sanctions on commercial air transport enterprises. The lack of human resources in the field of air transport is one factor which led to the supervision of the refund ticket costs conducted by the authority aerodrome is not optimal, so the need for efforts to overcome obstacles such as Head Office of Authority Airports can request additional human resources to the General Director, as well as, the airport authority to disseminate to the public about the procedure for filing a complaint directly to the office of the airport authority if the community is harmed by the duration of ticket refund.

Keywords: Monitoring, Refund Ticket, Airport Authority.

PENDAHULUAN

Transportasi/pengangkutan dapat dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Ketiga alat pengangkutan tersebut memegang peranan dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut orang maupun barang. Pada dasarnya pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat yang tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹

Pada era pembangunan sekarang ini, salah satu sarana pengangkutan yang perlu diperhatikan dan sangat penting peranannya adalah pengangkutan udara. Pengangkutan melalui angkutan udara pada saat ini merupakan pengangkutan tercepat diantara moda pengangkutan lainnya. Hal ini dikarenakan angkutan udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam menyediakan jasa pelayanan transportasi untuk pengangkutan manusia dan barang antara bandar udara yang satu ke bandar udara yang lain, antara bandar udara asal ke bandar udara tujuan, yang berjauhan letaknya dalam suatu negara maupun antar negara, menggunakan pesawat udara melalui alur (rute) penerbangan.

Meskipun pengangkutan melalui angkutan udara merupakan pengangkut tercepat diantara moda pengangkutan lainnya namun masih ada kendala dari pengangkutan udara yang dapat mematahkan asumsi bahwa pengangkutan melalui angkutan udara merupakan pengangkut tercepat diantara moda pengangkutan

lainnya. Salah satu dari kendala tersebut antara lain tidak disiplinnya waktu keberangkatan, waktu keberangkatan sering tertunda, bahkan terjadinya keterlambatan penerbangan tanpa hingga terjadinya pembatalan penerbangan.

Keterlambatan penerbangan biasanya terjadi akibat adanya hal-hal yang diluar kendali manusia seperti cuaca buruk atau rusaknya sistem pesawat. Seperti yang tertuang dalam Penjelasan Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (untuk selanjutnya disebut UUP) selain diatur dalam UUP faktor penyebab keterlambatan juga diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia (untuk selanjutnya disebut dengan PM 89/2015), yang mana pasal tersebut menyatakan bahwa "Faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbangan meliputi (a) Faktor manajemen airlines, (b) Faktor teknis operasional, (c) Faktor cuaca, dan (d) Faktor lain-lain.

Keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari tiga jenis keterlambatan, hal ini sesuai dengan Pasal 2 PM 89/2015 yang menyatakan bahwa Keterlambatan penerbangan pada badan usaha angkutan udara niaga berjadwal terdiri dari (a) Keterlambatan penerbangan (flight delayed), (b) Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (denied boarding passenger), dan (c) Pembatalan penerbangan (cancelation of flight)

Pembatalan penerbangan merupakan salah satu dari jenis keterlambatan penerbangan. Akibat adanya pembatalan penerbangan oleh pihak badan usaha angkutan udara niaga maka sudah seharusnya pihak badan usaha angkutan udara niaga memberikan ganti rugi

¹ H.M.N. Purwosutjipto, 1991, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 : Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan, hlm. 1.

kepada penumpang karena terjadinya pembatalan tersebut. Sebagai dasar kewajiban ganti rugi oleh badan usaha angkutan udara niaga selaku pelaku usaha yang menyelenggarakan jasa angkutan udara diatur dalam Pasal 19 UUPK, menyebutkan bahwa (1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. (2) Ganti rugi sebagaimana yang dimaksud ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Apabila terjadi pembatalan penerbangan (cancelation of flight) badan usaha angkutan udara niaga bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpangnya, ganti rugi tersebut bisa berupa pengalihan jadwal penerbangan atau bisa juga ganti rugi berupa pengembalian biaya tiket (refund ticket) seperti yang diatur dalam Pasal 9 angka (1) huruf f PM 89/2015 Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi sesuai dengan kategori keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berupa, keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (refund ticket).

Untuk pengaturan mengenai pengembalian biaya tiket dalam Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 yang mana pasal tersebut menyatakan bahwa (1) Badan Usaha Angkutan Udara dalam hal melakukan pengembalian biaya tiket (refund ticket) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf f dan g, apabila pembelian tiket dilakukan melalui transaksi tunai, maka badan usaha angkutan udara wajib mengembalikan secara tunai pada saat penumpang melaporkan diri kepada badan usaha angkutan udara, (2) Badan Usaha Angkutan Udara dalam hal melakukan pengembalian biaya tiket (refund ticket) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf f dan g, apabila pembelian tiket dilakukan melalui transaksi kartu kredit, maka badan usaha angkutan udara wajib mengembalikan secara transfer ke rekening kartu kredit selambat-lambatnya 30 hari kalender.

Berdasarkan aturan di atas menunjukkan bahwa apabila terjadi pembatalan penerbangan pihak badan usaha angkutan udara niaga selaku pengangkut dan pelaku usaha wajib memberikan ganti rugi kepada penumpang selaku konsumen jasa angkutan udara.

Selama ini jangka waktu pemberian ganti rugi berupa pengembalian biaya tiket oleh badan usaha angkutan udara niaga kepada penumpang selaku konsumen apabila terjadi pembatalan penerbangan masih

belum sesuai dengan aturan yang sudah ada. Hal ini terlihat dari banyaknya penumpang yang mengeluarkan komplain di media cetak dan media elektronik akibat lamanya jangka waktu pengembalian biaya tiket, sedangkan dalam aturan yaitu Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 yang pada intinya menyatakan bahwa pengembalian biaya tiket kepada penumpang secara tunai diberikan saat terjadinya pembatalan penerbangan namun dengan catatan bahwa penumpang tersebut membeli tiket secara tunai, atau diberikan ganti rugi pengembalian biaya tiket secara transfer ke rekening atau kartu kredit apabila penumpang membeli tiket melalui transaksi non tunai selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari kalender.

Dalam hal pengawasan pengembalian biaya tiket ini dilakukan oleh Otoritas Bandar Udara yang diberi wewenang oleh Dirjen Perhubungan Udara untuk melakukan pengawasan selaku pengawas kegiatan penerbangan di bandar udara, hal ini Pasal 2 PM 41/2011 “Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara”. Selain itu menurut Pasal 1 angka 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (untuk selanjutnya disebut sebagai UUP) Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.

Dengan adanya wewenang/tugas untuk melakukan pengawasan tersebut, seharusnya otoritas bandar udara bisa melakukan pengawasan kepada badan usaha angkutan udara niaga yang tidak melakukan pengembalian biaya tiket sesuai dengan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015. Peneliti meneliti mengenai pengawasan pelaksanaan pemberian ganti rugi berupa pengembalian biaya tiket kepada penumpang akibat pembatalan penerbangan berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 oleh otoritas bandar udara, karena mengingat masih kurang terpenuhinya hak konsumen untuk mendapatkan ganti rugi apabila terjadi pembatalan oleh pihak badan usaha angkutan udara niaga. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, antara lain (1) Bagaimana upaya pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 oleh otoritas bandar udara ?, dan (2) Apa saja hambatan yang dihadapi oleh otoritas bandar udara dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 ?

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami upaya pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 oleh otoritas bandar udara serta untuk mengetahui dan

memahami hambatan yang dihadapi oleh otoritas bandar udara dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015.

Kajian teori yang digunakan pada penelitian ini adalah kajian teori mengenai pengangkutan, kajian teori mengenai angkutan udara niaga, kajian teori mengenai angkutan udara bukan niaga, kajian teori mengenai penegakan hukum, kajian teori mengenai konsumen, kajian teori mengenai pengawasan, serta kajian teori mengenai kantor otoritas bandar udara.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan model penelitian yuridis sosiologis. Penelitian ini menggunakan jenis data yaitu data primer, data sekunder, dan data tersier. Bahan hukum dan pengolahan data yang digunakan adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder kemudian semua bahan hukum berhasil dikumpulkan maka bahan hukum selanjutnya diolah secara sistematis dan dianalisis untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang permasalahan yang dikaji. Dalam penelitian ini metode analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif yaitu dengan memberikan analisis mengenai upaya pengawasan pengembalian biaya tiket yang dilakukan kantor otoritas bandar udara. Dalam teknik analisis kualitatif, penelitian ini akan memberikan gambaran dan pemaparan atas upaya pengawasan pengembalian biaya tiket akibat pembatalan penerbangan berdasarkan Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015 yang dilakukan kantor otoritas bandar udara. Sehingga diperoleh gambaran yang jelas, lengkap dan sistematis mengenai fakta yang ada.

PEMBAHASAN

A. Upaya yang dilakukan Otoritas Bandar Udara dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket kepada penumpang oleh badan usaha angkutan udara niaga.

Pengembalian biaya tiket termasuk di dalam kegiatan angkutan udara, hal ini dikarenakan pengawasan kegiatan di bidang angkutan udara meliputi pengawasan mengenai jenis angkutan udara, perizinan angkutan udara, jaringan dan rute penerbangan, pengawasan mengenai tarif, kegiatan usaha penunjang angkutan udara, pengawasan tanggung jawab pengangkut, serta pengawasan besaran ganti kerugian. Di dalam pengawasan tanggung jawab pengangkut terdapat ketentuan yang menyatakan bahwasannya pengangkut/badan usaha angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo. Sehingga kantor otoritas bandar udara mempunyai tugas dan kewenangan untuk melakukan

pengawasan mengenai tanggung jawab pengangkut serta besar ganti kerugian yang diberikan pengangkut kepada penumpang, termasuk apabila terjadinya pembatalan penerbangan hingga pemberian ganti kerugiannya kepada penumpang. Berdasarkan hasil temuan penelitian ada standar yang dimiliki kantor otoritas bandar udara wilayah III dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket. Kantor otoritas bandar udara wilayah III dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket berpedoman pada aturan yang berlaku tepatnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia (PM 89/2015).

Rachman Susanto mengemukakan bahwa standar sebagai objek atau kualitas atau ukuran tertentu yang digunakan sebagai patokan atau sesuatu yang dianggap tetap nilainya sehingga dapat dipakai sebagai ukuran nilai (harga), atau prinsip yang diikuti atau harus diikuti oleh yang lain, atau ketepatan, atau kualitas yang ditetapkan.² Selain itu pengertian standar menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2014 tentang Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian (untuk selanjutnya disebut UUSPK) adalah persyaratan teknis atau sesuatu yang dibakukan, termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak/Pemerintah keputusan internasional yang terkait dengan memperhatikan syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, pengalaman, serta perkembangan masa kini dan masa depan untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.

Jadi, standar pengawasan bagi kantor otoritas bandar udara berfungsi sebagai patokan atau acuan dalam melakukan pengawasan. Standar pengawasan pengembalian biaya tiket oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III berdasarkan PM 89/2015, yang mana di dalam peraturan menteri perhubungan tersebut diatur jelas mengenai tata cara dan jangka waktu pengembalian biaya tiket oleh badan usaha angkutan udara niaga kepada penumpang akibat adanya pembatalan penerbangan oleh badan usaha angkutan udara niaga. Selain itu, di dalam PM 89/2015 juga terdapat *check list* yang dibuat oleh Dirjen Perhubungan Udara, yang mana *check list* tersebut diisi oleh Inspektur Angkutan Udara pada saat melakukan pengawasan mengenai penanganan keterlambatan penerbangan ke badan usaha angkutan udara niaga. *Check list* tersebut diisi oleh Inspektur Angkutan Udara sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dibuat oleh badan usaha angkutan

²Susanto, Rachman. 2002. *Penerapan Pertanian Organik Pemasyarakatan &Pengembangannya*. Yogyakarta : Penerbit Kanisius, Hlm 19.

udara niaga mengenai penanganan keterlambatan penerbangan (*delay management*). Diisi oleh Inspektur Angkutan Udara dikarenakan sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Nomor : KP 696 Tahun 2015 tentang Penetapan Inspektur Angkutan Udara (untuk selanjutnya disebut KP 696) yang mana di dalam KP 696 tersebut menyatakan bahwa salah satu kewenangan dari Inspektur Angkutan Udara adalah melakukan pengendalian dan pengawasan standar prosedur operasi penanganan keterlambatan penerbangan. Adapun indikator pengawasan yang dilakukan oleh kantor otoritas bandar udara mengenai pengembalian biaya tiket antara lain, ada atau tidaknya SOP yang dimiliki oleh maskapai penerbangan dalam menangani keterlambatan dan pembatalan penerbangan, dan pelaksanaan SOP di lapangan yang meliputi informasi kepada penumpang apabila terjadi keterlambatan dan pembatalan penerbangan, pelayanan petugas pada saat terjadinya keterlambatan penerbangan, mekanisme pemberian kompensasi, serta mekanisme pemberian ganti kerugian.

Pengawasan pengembalian biaya tiket oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III dilakukan hanya pada saat konsumen transportasi udara/penumpang mengajukan komplain langsung ke kantor otoritas bandar udara, sehingga apabila ada komplain maka pihak otoritas bandar udara langsung melakukan pengawasan. Selain itu, kantor otoritas bandar udara wilayah III tidak mempunyai jadwal rutin untuk melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket ke lapangan, hal ini dikarenakan kurangnya SDM di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III, dan terlalu banyaknya pekerjaan namun tidak sesuai dengan jumlah SDM yang dipunya.

Menurut Pasal 8 ayat (2) PM 59/2015, Inspektur Penerbangan yang melakukan tugas dan wewenang pada kantor otoritas bandar udara melakukan pengawasan di wilayah kerjanya dalam bentuk inspeksi (pemeriksaan dengan seksama), pengamatan (*surveillance*), pemantauan (*monitoring*), survey, dan pengujian (*test*).

Dari kelima kewenangan inspektur penerbangan tersebut bahwasannya Inspektur Angkutan udara dapat melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket dengan cara inspeksi, monitoring, survey, pengamatan (*surveillance*), dan pengujian (*test*) sehingga tanpa harus menunggu adanya komplain dari penumpang lalu pihak otoritas bandar udara langsung melakukan pengawasan.

Setelah adanya komplain dari penumpang maka pihak otoritas bandar udara langsung menghubungi SM (*Station Manager*) dari badan usaha angkutan udara niaga yang dikomplain. Apabila ditinjau dari segi saat/waktu pelaksanaan pengawasannya, pengawasan yang dilakukan oleh kantor otoritas bandar udara ini termasuk pengawasan represif. Pengawasan represif adalah

pengawasan yang dilakukan setelah dikeluarkannya keputusan/ketetapan pemerintahan, sehingga bersifat korektif dan memulihkan suatu tindakan yang keliru.

Kantor otoritas bandar udara juga selain memberikan teguran kepada badan usaha angkutan udara niaga kantor otoritas bandar udara juga memberikan sedikit tekanan/ancaman kepada badan usaha angkutan udara niaga yang apabila badan usaha angkutan udara niaga tidak melakukan pengembalian biaya tiket yang besaran jumlah dan jangka waktunya tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, yang mana ancaman tersebut berupa pihak otoritas bandar udara akan melaporkan badan usaha angkutan udara niaga ke Dirjen Perhubungan Udara. Akan tetapi, selama ini pihak otoritas bandar udara tidak pernah membuat surat peringatan untuk badan usaha angkutan udara niaga atau membuat laporan tertulis yang ditujukan kepada Dirjen Perhubungan Udara.

Berdasarkan Pasal 6 PM 22/2015 kantor otoritas bandar udara melaporkan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan kepada Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai hubungan fungsional paling lama 3 (tiga) hari kerja setelah menemukan pelanggaran peraturan perundang-undangan atau minimal 1 (satu) kali dalam 1 (satu) bulan untuk pengendalian dan pengawasan rutin. Apabila disinkronkan dengan hasil temuan penelitian kantor otoritas bandar udara wilayah III tidak pernah membuat laporan tertulis yang ditujukan kepada Dirjen Perhubungan Udara, padahal seharusnya kantor otoritas bandar udara melaporkan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan kepada Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai hubungan fungsional paling lama 3 (tiga) hari kerja setelah menemukan pelanggaran peraturan perundang-undangan jelaslah yang dilakukan oleh kantor otoritas bandar udara tidak sesuai dengan bunyi Pasal 6 PM 22/2015.

Kantor otoritas bandar udara tidak mempunyai tugas dan kewenangan untuk memberikan sanksi, sehingga pihak otoritas bandar udara tidak berhak untuk menjatuhkan sanksi kepada badan usaha angkutan udara niaga yang lama dalam melakukan pengembalian biaya tiket. Padahal pengawasan sebagaimana dimaksud, di dalam praktek merupakan syarat bagi dimungkinkannya penerapan sanksi. Sekaligus menurut pengalaman, pelaksanaan dari pengawasan itu sendiri telah mendukung penegakan hukum (*handhaving*). Selain itu di dalam KP 114/2013 juga disebutkan bahwasannya pengawasan yang dilakukan kantor otoritas salah satu bentuknya adalah melakukan tindakan korektif, dan penegakan hukum terhadap kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya.

Pengertian tindakan korektif menurut Pasal 1 angka 2 PM 59/2015 adalah saran atau rekomendasi dari

Inspektur Penerbangan terhadap pemenuhan standar atau aturan yang berlaku kepada penyedia jasa penerbangan dan diberi tembusan kepada pejabat yang berwenang. Tindakan korektif *outcome*-nya berupa penurunan jumlah pelanggaran dan pemenuhan terhadap regulasi. Dari tindakan korektif tersebut hasilnya adalah rekomendasi saran tindak lanjut. Menurut pandangan Soerjono Penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah/pandangan-pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan (sebagai *social engineering*), memelihara dan mempertahankan (sebagai *social control*) kedamaian pergaulan hidup. Apabila dikaitkan dengan temuan hasil penelitian, seharusnya pihak otoritas bandar udara selain melakukan pengawasan, pihak otoritas bandar udara juga mempunyai kewenangan untuk melakukan penegakan hukum, yang dimana penegakan hukum tersebut berupa pemberian sanksi administratif.

B. Hambatan yang dialami Otoritas Bandar Udara dalam melakukan pengawasan

Berdasarkan hasil wawancara, hambatan yang dialami oleh otoritas bandar udara dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket adalah kurangnya SDM. Pada kenyataannya jumlah personil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III ini masih belum mencukupi. Kurangnya personil tersebut khususnya terlihat dibagian Inspektur Angkutan Udara. Hal inilah yang menyebabkan tidak maksimalnya pengawasan pengembalian biaya tiket.

Pada kenyataannya jumlah personil dikantor otoritas bandar udara wilayah III hanya berjumlah enam orang. Tiap-tiap pesonel sudah mempunyai tupoksi masing-masing. Empat personil melakukan pengawasan mengenai rute, *slot time*, FA (*Flight Approval*), satu personil melakukan pengawasan tarif, dan satu personil melakukan pengawasan fasilitasi (FAL) udara. Tidak ada personil yang mempunyai tupoksi untuk melakukan pengawasan mengenai pengembalian biaya tiket. Selain itu, setiap bulannya keenam personil tersebut haruslah melakukan pengawasan ke-22 bandar udara yang pengawasannya berada di bawah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III.

Selama ini pengawasan pengembalian biaya tiket baru dilakukan hanya pada saat adanya komplain langsung dari penumpang yang datang langsung ke kantor otoritas bandar udara wilayah III Juanda. Tidak ada inisiatif dari kantor otoritas bandar udara sendiri untuk melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket. Berdasarkan teori Lawrence M Friedman, yang mengemukakan bahwa keberhasilan penegakan hukum selalu menyaratkan berfungsinya semua komponen

sistem hukum. Sistem hukum dalam pandangan Lawrence M Friedman terdiri dari tiga komponen, yakni komponen struktur hukum (*legal structure*), komponen substansi hukum (*legal substance*), dan komponen budaya hukum (*legal culture*).

Salah satu komponen keberhasilan penegakan hukum adalah komponen struktur hukum (*legal structure*). Hukum tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang kredibilitas, kompeten dan independen. Suatu struktur organisasi pelaksana/penegak kaidah yang menjamin terlaksananya sanksi mana kala ada yang melanggar, memang betul-betul diperlukan demi bekerjanya hukum. Hanya oleh bekerjanya organisasi yang efektif ini sajalah kaidah-kaidah ini dapat dijamin menjadi kekuatan pengendali sosial yang riil dan efektif, dan tidak hanya berupa rumusan-rumusan kosong yang terdiri dari kata-kata mati belaka.³

Penegak hukum yang bertugas menerapkan hukum mencakup ruang lingkup yang sangat luas, meliputi: petugas strata atas, menengah dan bawah. Maksudnya adalah sampai sejauhmana petugas harus memiliki suatu pedoman salah satunya peraturan tertulis yang mencakup ruang lingkup tugasnya. Dalam penegakkan hukum, kemungkinan penegak hukum menghadapi hal-hal sebagai berikut, (1) sampai sejauhmana petugas terikat dengan peraturan yang ada, (2) sampai batas-batas mana petugas berkenan memberikan kebijakan, (3) teladan macam apakah yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat, serta (4) sampai sejauh manakah derajat sinkronisasi penugasan yang diberikan kepada para petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Lemahnya mentalitas aparat penegak hukum mengakibatkan penegakkan hukum tidak berjalan sebagaimana mestinya. Banyak faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas aparat penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya. Sehingga dapat dipertegas bahwa faktor penegak hukum memainkan peran penting dalam memfungsikan hukum. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas penegak hukum rendah maka akan ada masalah. Demikian juga, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas penegak hukum baik, kemungkinan munculnya masalah masih terbuka.

Diperlukan adanya penambahan personil dibidang angkutan udara guna memaksimalkan pengawasan pengembalian biaya tiket. Penambahan personil merupakan salah satu kewenangan dari kepala kantor

³ Asmarawati, S.H., M.H., Tina. 2014. Sosiologi Hukum : Petasan Ditinjau dari Prespektif Hukum dan Kebudayaan. Yogyakarta : Penerbit Deepublish, hlm 47.

otoritas bandar udara untuk mengusulkan adanya penambahan personil ke pihak Dirjen Perhubungan Udara. Hal ini sesuai dengan Pasal 54 ayat (4) UU ASN, yang menyatakan bahwa “Pejabat yang berwenang mengusulkan pengangkatan, pemindahan, dan pemberhentian Pejabat Administrasi dan Pejabat Fungsional kepada Pejabat Pembina Kepegawaian di instansi masing-masing”. Pasal 113 ayat (2) PM 59/2015, menyatakan bahwa “Kepala Kantor melalui Direktur terkait mengusulkan pengangkatan, pengusulan Inspektur Penerbangan yang akan naik tingkatan, dan pemberhentian kepada Direktur Jenderal”.

Selain itu, menurut Pasal 3 KP 606, perencanaan sumber daya manusia Inspektur Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi Formasi sumber daya manusia Inspektur Penerbangan, Pengembangan sumber daya manusia Inspektur Penerbangan, dan Pemberhentian sumber daya manusia Inspektur Penerbangan. Formasi sumber daya manusia Inspektur Penerbangan berdasarkan Pasal 5 KP 606, terdiri dari tata cara perhitungan kebutuhan jumlah Inspektur Penerbangan, dan mekanisme pemenuhan Inspektur Penerbangan. Tata cara perhitungan kebutuhan jumlah Inspektur Penerbangan dapat dilakukan dengan cara menganalisis beban kerja dari masing-masing Inspektur Penerbangan baik saat ini maupun di masa yang akan datang, beban kerja tersebut disesuaikan dengan jumlah Inspektur Penerbangan yang ada, dan perencanaan pemenuhan kebutuhan Inspektur Penerbangan akan dievaluasi setiap tahunnya.

Selain melalui tata cara perhitungan kebutuhan jumlah Inspektur Penerbangan, pemenuhan kebutuhan Inspektur Penerbangan dapat pula dilakukan dengan mekanisme pemenuhan Inspektur Penerbangan. Berdasarkan Pasal 7 KP 606, mekanisme pemenuhan Inspektur Penerbangan, dilakukan melalui pengadaan calon Inspektur Penerbangan, dan peningkatan kompetensi Inspektur Penerbangan). Pengadaan calon Inspektur Penerbangan dapat dilakukan melalui pengadaan Calon Pegawai Negeri Sipil, dan pengadaan pegawai dengan perjanjian kerja. Untuk pengadaan Calon Pegawai Negeri Sipil ini merupakan kebijakan dari Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara kepada Dirjen Perhubungan Udara untuk meminta penambahan personel melalui CPNS. Setelah itu, pihak Dirjen Perhubungan Udara berkoordinasi dengan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (MenPAN-RB) mengenai permintaan penambahan personel di Kementerian Perhubungan. Apabila MenPAN-RB menyetujui maka akan dibuka CPNS untuk lingkungan Kementerian Perhubungan khususnya Kantor Otoritas Bandar Udara. Namun apabila terdapat kebijakan moratorium CPNS dari MenPAN-RB maka penambahan

personel di bidang angkutan udara tidak dapat dilaksanakan. Seperti yang terjadi di zaman pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengambil kebijakan moratorium CPNS pada tahun 2011 hingga Desember 2012. Selain terjadi di 2011, moratorium CPNS juga terjadi di tahun 2015, seperti yang disampaikan MenPAN-RB Yuddy Chrisnandi kepada Suara Pembaruan, yang menyatakan bahwasannya perihal moratorium sedang dalam kajian yang mendalam dan akan kita laksanakan awal tahun 2015.⁴ Selain itu, MenPAN-RB Yuddy Chrisnandi pada saat diwawancarai Antara News mengatakah bahwasannya masih akan memberlakukan moratorium pengangkatan pegawai negeri sipil pada 2016 karena keterbatasan anggaran negara.⁵ Dengan adanya kebijakan moratorium ini membuat penambahan SDM di bidang angkutan udara wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara menjadi terganggu.

Apabila dikaitkan dengan temuan penelitian dilapangan, kurangnya SDM di bidang angkutan udara yang tidak bisa membuat pengawasan pengembalian biaya tiket dilakukan secara maksimal oleh kantor otoritas bandar udara. Padahal penambahan SDM sangat membantu setidaknya akan mengurangi pelanggaran pengembalian biaya tiket yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku dan membuat badan usaha angkutan udara niaga patuh dengan aturan yang berlaku karena adanya pengawasan yang ketat dari otoritas bandar udara.

PENUTUP

Simpulan

Upaya pengawasan pengembalian biaya tiket yang dilakukan oleh otoritas bandar udara wilayah III dilakukan saat ada penumpang yang mengajukan komplain langsung ke kantor otoritas bandar udara wilayah III. Setelah adanya komplain tersebut, pihak otoritas bandar udara langsung memberikan teguran ke badan usaha angkutan udara niaga. Otoritas bandar udara wilayah III hanya mempunyai kewenangan untuk memberikan teguran dan tidak mempunyai kewenangan untuk menjatuhkan sanksi kepada badan usaha angkutan udara niaga yang tidak melakukan pengembalian biaya tiket sesuai dengan jangka waktu yang sudah ditetapkan di dalam Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015.

⁴ Suara Pembaruan. Kemenpan RB Kaji Pelaksanaan Moratorium CPNS. <http://sp.beritasatu.com/home/kemenpan-rb-kaji-pelaksanaan-moratorium-penerimaan-cpns/68522>, diunggah Pada Rabu 5 November 2014, pukul 22:55.

⁵ Antara News. Menpan : moratorium PNS masih diberlakukan pada 2016. <http://www.antarane.ws.com/berita/531273/menpan-moratorium-pns-masih-diberlakukan-pada-2016>, diunggah pada hari Selasa 24 November 2015, pukul 21:17 WIB. Luqman Haqim.

Kurangnya SDM di bidang angkutan udara merupakan hambatan dari pengawasan pengembalian biaya tiket yang dilakukan oleh otoritas bandar udara wilayah III. Hambatan tersebut dapat diatasi apabila Kepala kantor otoritas bandar udara wilayah III mengajukan penambahan SDM ke Dirjen.

Saran

Saran bagi pihak yang terkait dengan pengawasan pengembalian biaya tiket kepada penumpang akibat pembatalan penerbangan oleh otoritas bandar udara, yaitu bagi Otoritas bandar udara wilayah III Juanda mengingat keterbatasan personil sehingga pengawasan tidak dapat dilakukan secara langsung, maka perlu adanya sosialisasi oleh pihak otoritas bandar udara kepada konsumen pengguna jasa angkutan udara agar ketika konsumen tersebut dirugikan akibat pengembalian biaya tiket oleh badan usaha angkutan udara niaga tidak sesuai dengan jangka waktu yang sudah ditentukan secara aktif mengajukan komplain ke pihak otoritas bandar udara wilayah III. Sedangkan saran untuk masyarakat khususnya konsumen pengguna jasa angkutan udara agar lebih kritis dan berani mengajukan komplain ke pihak otoritas bandar udara apabila dirugikan oleh badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan pengembalian biaya tiket tidak sesuai dengan jangka waktu yang sudah ditentukan. Dan untuk badan usaha angkutan udara niaga agar pihak badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan pembatalan bertanggung jawab memberikan pengembalian biaya tiket sesuai dengan jangka waktu yang sudah ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (1) dan (2) PM 89/2015.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, Ichsan. 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta :Pradnya Paramita.
- Amirudin dan Zainal Asikin.2012. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*.Jakarta:Rajawali Pers.
- Asmarawati, S.H., M.H., Tina. 2014. *Sosiologi Hukum : Petasan Ditinjau dari Prespektif Hukum dan Kebudayaan*.Yogyakarta : Penerbit Deepublish.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur. 2013. *Katalog BPS : 830100736 Statistik Transportasi Jawa Timur 2013*. Surabaya
- Fajar, Mukti. 2009. *Dualisme Penelitian Hukum Empiris dan Normatif*. Yogyakarta:Pustaka Pelajar
- Gulo, W. 2002.*Metode Penelitian*.Jakarta : Grasindo.
- H.A. Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- HR, Ridwan. 2006. *Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Indonesia, Departemen Agama, Pusat Pendidikan, dan Latihan Pegawai. 1975 *Segi-Segi Administrasi Pengawasan*
- Kementrian kelautan dan perikanan.2010.*Data Pokok Kelautan dan Perikanan Tahun2009*. Jakarta : Pusat Data, Statistik, dan Informasi.
- Koentjoro, Diana Halim. 2004. *Hukum Administrasi Negara*. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Komar Kantaatmadja, Mieke. 1984.*BerbagaiMasalahHukumUdaradanAngkasa* .(Bandung: CV RemadjaKarya).
- M, Hadjon, Philipus. 1994. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia Cetakan ketiga (revisi)*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Marbun, SF dkk. 2001. *Hukum Administrasi Negara/Dimensi-Dimensi Pemikiran*. Yogyakarta : UII Press
- Martono, K. 2012. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta :Raja Grafindo
- Miru, Ahmadi. 2005. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada.
- Muhammad, Abdulkadir, 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga Cetakan Ke-IV*. Bandung : PT Citra Aditya Bakti.
- , 2007. *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia, dalam Prespektif Hukum Bisnis di EraGlobalisasiEkonomi*. Yogyakarta : Penerbit Genta Pers.
- Nurcholis, Hanif, dkk. 2009. *Perencanaan Partisipatif Pemerintah Daerah*.Grasindo
- Purwosutjipto, H.M.N. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Hukum Pengangkutan*. Jakarta : Djambatan.
- Rajab, Wahyudin. 2009. *Buku Ajar Epidemiologi untuk Mahasiswa Kebidanan*.Jakarta : Buku Kedokteran EGC
- Saefullah Wiradipradja, E. 1989. *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*. Yogyakarta : Liberti Yogyakarta.
- Satjipto Rahardjo. 1983. *Masalah Penegakan Hukum*. Bandung : Sinar Baru.
- Soerjono, Soekanto. 1983. *Penegakan Hukum*. Jakarta : Binacipta.

- Soerjono, Soekanto. 1983. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Jakarta : Rajawali
- Sugiono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suherman, E. 2000. *Aneka Masalah Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961 1995)*. Bandung : CV. Mandar Maju.
- Sujanto, Ir. 1986. *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, Jakarta : Yudhistira
- Sulaeman, Jajuli. *Kepastian Hukum Gadai Tanah Dalam Islam*.
- Susanto, Rachman. 2002. *Penerapan Pertanian Organik & Pengembangannya*. Yogyakarta : Penerbit Kanisius
- Theo Huijbers. 1991. *Filsafat Hukum*. Yogyakarta : Kanisius.
- Tri Siwi Krisyani, Celina. 2008. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta : Sinar Grafindo.
- Usman Adji, Sulton, Dkk. 1991 *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta : PT. Aneka Cipta.
- Victor, M. Situmorang, dan Jusuf Juhir. 1994. *Aspek Hukum Pengawasan Melekat*, Yogyakarta: Rineka Cipta
- Zulham. 2013. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Peraturan Perundang-Undangan**
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah Lembaran Negara Nomor 38 Tahun 1974 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3037.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.
- Undang-Undang No. 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2014 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5494
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2014 tentang Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 216 Tahun 2014 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5584.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 215.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 409.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2010 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 114 Tahun 2013 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 606 tentang Perencanaan Sumber Daya Manusia Inspektur Penerbangan Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Nomor : KP 696 Tahun 2015 tentang Penetapan Inspektur Angkutan Udara
- Media Cetak**
- Otorina, Tiffany. 2014. Surat Pembaca “*Lamanya Pengembalian biaya tiket Tiket dari Tiger Air*”. JAWAPOS, 31 Maret 2014.
- Prananta, Aditya. 2014. Surat Pembaca “*Pengembalian biaya tiket Tiket Tiger Air Lama*”. JAWAPOS, 11 Juli 2014.
- Websites**
- Krisman Kaban. Pada 2007. *Industri penerbangan dan janji-janji palsu*. <http://www.Sinarharapan.co.id/>. diakses pada tanggal
- <Http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail47>
- Luqman Haqim, Pada 2015, *Menpan : moratorium PNS masih diberlakukan pada 2016*. <http://www.antaraneews.com/berita/531273/menpan-moratorium-pns-masih-diberlakukan-pada-2016>. diunggah pada hari Selasa 24_November 2015, pukul 21:17 WIB.

Suara Pembaruan, Pada 2014, *Kemenpan RB Kaji Pelaksanaan Moratorium CPNS*.
<http://sp.beritasatu.com/home/kemenpan-rb-kaji-pelaksanaanmoratorium-penerimaan-cpns/68522>,
diunggah Pada Rabu 5 November 2014, pukul 22:55

Reinard Sulaiman, Stefano. Pada 2015. *Silakan Tuntut Badan usaha angkutan udara niaga Asalkan*.
<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/04/07/200919426/>
ilakan.Tuntut.badan usaha angkutan udara niaga.Penerbangan.asalkan.diakses pada tanggal 7 April 2015.

