



SKRIPSI

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG
AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK
PT LION AIR**

***JURIDICIAL ANALYSIS OF THE PASSENGERS COMPENSATION DUE
TO FLIGHT DELAYS FROM PT LION AIR***

OKI WICAKSONO

NIM 110710101100

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2015

SKRIPSI

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG
AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK
PT LION AIR**

***JURIDICIAL ANALYSIS OF THE PASSENGERS COMPENSATION DUE
TO FLIGHT DELAYS FROM PT LION AIR***

OKI WICAKSONO

NIM 110710101100

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2015

MOTTO

“Semua Orang tidak perlu menjadi malu karena berbuat kesalahan, selama ia menjadi lebih bijaksana daripada sebelumnya”

(Alexander Pope)



PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Orang tuaku tercinta, Ayahanda Baidowi dan Ibunda Heni Ernarningsih yang telah tulus ikhlas telah mencurahkan kasih sayang, doa serta pengorbanan tanpa keluh kesah dan memberikan arti dalam perjuangan hidupku;
2. Almamater yang saya banggakan dan kucintai Fakultas Hukum Universitas Jember yang kubanggakan ;
3. Bapak/Ibu guru dan Dosen atas Ilmu dan bimbingan, kesabaran dan didikannya.

PERSYARATAN GELAR

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG
AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK
PT LION AIR**

***JURIDICIAL ANALYSIS OF THE PASSENGERS COMPENSATION DUE
TO FLIGHT DELAYS FROM PT LION AIR***

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada
program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember

OKI WICAKSONO

NIM 110710101100

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2015**

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

TANGGAL 06 OKTOBER 2015

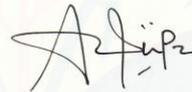
Oleh :

Dosen Pembimbing Utama,



I WAYAN YASA, S.H., M.H.
NIP: 196010061989021001

Dosen Pembimbing Anggota,



PRATIWI PUSPHITO ANDINI, S.H., M.H.
NIP: 198210192006042001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul:

ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG
AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK
PT LION AIR

Oleh:

OKI WICAKSONO

NIM 110710101100

Pembimbing,

Pembantu Pembimbing,



I WAYAN YASA, S.H., M.H.
NIP. 196010061989021001



PRATIWI PUSPHITO ANDINI, S.H., M.H.
NIP. 198210192006042001

Mengesahkan,
Kementerian Riset, Teknologi Dan Pendidikan Tinggi
Universitas Jember
Fakultas Hukum
Penjabat Dekan,



Dr. NURUL GHUFRON, S.H., M.H.
NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada:

Hari : Kamis
Tanggal : 29
Bulan : Oktober
Tahun : 2015

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua,


Dr. FENDI SETYAWAN, S.H., M.H.
NIP. 197202171998021001

Sekretaris,


EDI WAHJUNI, S.H., M.Hum.
NIP.196812302003122001

Anggota Penguji :

1. I WAYAN YASA, S.H., M.H.
NIP. 196010061989021001

2. PRATIWI PUSPHITO ANDINI, S.H., M.H. :
NIP.198210192006042001

PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : OKI WICAKSONO

NIM : 110710101100

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: **ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK PT LION AIR** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 29 Oktober 2015

Yang Menyatakan,



OKI WICAKSONO

NIM : 110710101100

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **“ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK PT LION AIR”**. Penulisan skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan program studi ilmu hukum dan mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak I Wayan Yasa, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan kesabaran untuk memberikan motivasi, bimbingan serta arahan dalam penulisan Skripsi ini hingga mencapai hasil yang maksimal;
2. Ibu Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H. selaku dosen pembantu pembimbing yang telah meluangkan waktu dalam memberikan bimbingan dan arahan dalam penulisan Skripsi ini, serta memberikan motivasi bagi penulis;
3. Bapak Dr. Fendi Setyawan, S.H., M.H. selaku Ketua Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, saran, masukan, dan ilmu yang sangat bermanfaat bagi penulis untuk perbaikan penulisan skripsi ini;
4. Ibu Edi Wahjuni, S.H., M.H. selaku Sekretaris Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, masukan dan tambahan ilmu serta masukan yang sangat bermanfaat bagi penulis;
5. Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H. selaku Penjabat Dekan Fakultas Hukum dan Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan persetujuan Skripsi ini;
6. Bapak Mardi Handono, S.H., M.H. dan Bapak Iwan Rachmat Soetijono, S.H., M.H. selaku Pembantu Dekan II dan Pembantu Dekan III yang telah

memberikan bimbingan dan motivasi kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Jember;

7. Bapak Sugijono, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan motivasi kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Jember;
8. Para Dosen yang terhormat dan seluruh staf serta karyawan Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan ilmu;
9. Kedua Orang tua yang selalu penulis sayangi, hormati dan banggakan. Baidowi. S.H. dan Heni Ernaningsih yang selalu mendoakan, memberikan kasih sayang, serta dukungan yang tanpa henti selama ini kepada penulis;
10. Kepada adekku tercinta Nanda Dyah Nastiti dan Bimantara Prayoga. Nenekku tercinta Maslika yang selama ini telah membantu serta memberikan doa dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar;
11. Kepada Seyus Bunga Natalia yang telah memberikan perhatian yang lebih beserta doanya;
12. Kepada sahabat seperjuangan: Ryan Tornado, Trihasofi Fauzi, Mega Nirmalasari, Heppy Setyo, Amalia Ariani, Diah Putri, Khoirun Nisa, Ricky Prasetyo, Anang Ma'ruf, Adya Aulia, Anjani, Winny D Palupi, Amri Nur, Enjang Kukuh, Semroni, Agung Febriyanto, Fina, Moh Agus, Nia, Agra, Felix David, Ryan, Dedy, Adib, Bagus, mbak Syifa Romadhoni dan Wina Awallu terimakasih atas bantuannya dan pelajaran hidup yang penulis dapat;

Semoga Allah SWT senantiasa memberikan balasan pahala yang baik dan berkah bagi kita semua dan mudah-mudahan skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Jember, 29 Oktober 2015

Penulis

RINGKASAN

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan terpenting dalam kehidupan masyarakat untuk mempermudah menjalankan aktivitasnya dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi terdiri dari beberapa macam yaitu: transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Berbagai Perusahaan banyak bersaing dalam menyediakan jasa dibidang transportasi udara. Perusahaan penerbangan yang beroperasi di Indonesia adalah PT GARUDA INDONESIA, PT LION AIR, PT AIR ASIA, PT SRIWIJAYA AIR, PT. WINGS AIR, PT. BATIK AIR dan PT. MERPATI AIR. Adanya berbagai macam perusahaan transportasi udara, membuat masyarakat lebih mudah dalam memilih jasa transportasi udara. Pembelian tiket yang dilakukan oleh penumpang akan menimbulkan perjanjian antara pengangkut dengan penumpang yang mengakibatkan adanya hubungan hukum antara kedua belah pihak yang bersifat timbal balik. Banyak masalah yang timbul karena tidak adanya keseimbangan antara tarif dengan pelayanan dan fasilitas yang memadai. Salah satu kasus yang ada yaitu mengenai keterlambatan maskapai PT. Lion Air. Penumpang dapat mengajukan ganti rugi kepada Pengangkut mengenai keterlambatan penerbangan. Menurut pasal 1365 KUHPerdara menyatakan bahwa: Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Pengangkut harus bertanggungjawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang dengan memberikan ganti rugi.

Bedasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut: (1) Bagaimana pengaturan penerbangan komersial nasional yang terkait dengan pelayanan konsumen penerbangannya? (2) Bagaimana tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya? (3) Apa upaya yang dapat dilakukan konsumen penerbangan jika dirugikan oleh perusahaan penerbangan komersial?

Tujuan penelitian terdiri atas 2 (dua) tujuan yaitu: tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum dari skripsi ini adalah (1) Sebagai persyaratan guna melengkapi dan memenuhi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember. (2) Sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan ilmu dan pengetahuan hukum yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dengan praktik yang terjadi dalam masyarakat. (3) Menambah pengalaman dan memberikan sumbangan pemikiran yang berguna bagi kalangan umum, bagi para mahasiswa fakultas hukum dan almamater. Tujuan khusus dari skripsi ini adalah (1) Untuk mengetahui dan memahami pengaturan penerbangan komersialnasional yang terkait dengan pelayanan konsumen penerbangannya. (2) Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya. (3) Untuk mengetahui dan

memahami upaya yang dapat dilakukan konsumen penerbangan jika dirugikan oleh perusahaan penerbangan komersial.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan karya tulis ilmiah harus menggunakan metode penulisan yang tepat. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma hukum dalam hukum positif yang berlaku. Pendekatan masalah yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini, yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Bahan hukum yang digunakan dalam skripsi ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum. Analisa bahan hukum merupakan proses menemukan jawaban dari permasalahan yang dihadapi. Metode analisa bahan hukum deduktif adalah suatu metode penelitian berdasarkan konsep atau teori yang bersifat umum menuju prinsip yang bersifat khusus menggunakan bentuk argumentasi.

Berdasarkan hasil penelitian, pengaturan perlindungan hukum terhadap konsumen penerbangan komersial di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, lebih khusus diatur dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 141 sampai Pasal 149 mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo. Diteruskan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengatur ketentuan tentang besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut. Bagi pihak konsumen yang merasa dirugikan oleh perusahaan angkutan penerbangan sebagai pelaku usaha dapat mengajukan gugatan ganti kerugian dengan dasar hukum KUH Perdata jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen jo Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai penyelesaian secara litigasi ke Pengadilan. Namun demikian sebelum dapat melakukan upaya litigasi diupayakan upaya non litigasi, berupa alternatif penyelesaian sengketa seperti negosiasi atau mediasi maupun melibatkan BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen), dengan tujuan penyelesaian masalah lebih baik, cepat, dan membawa manfaat bagi kedua belah pihak.

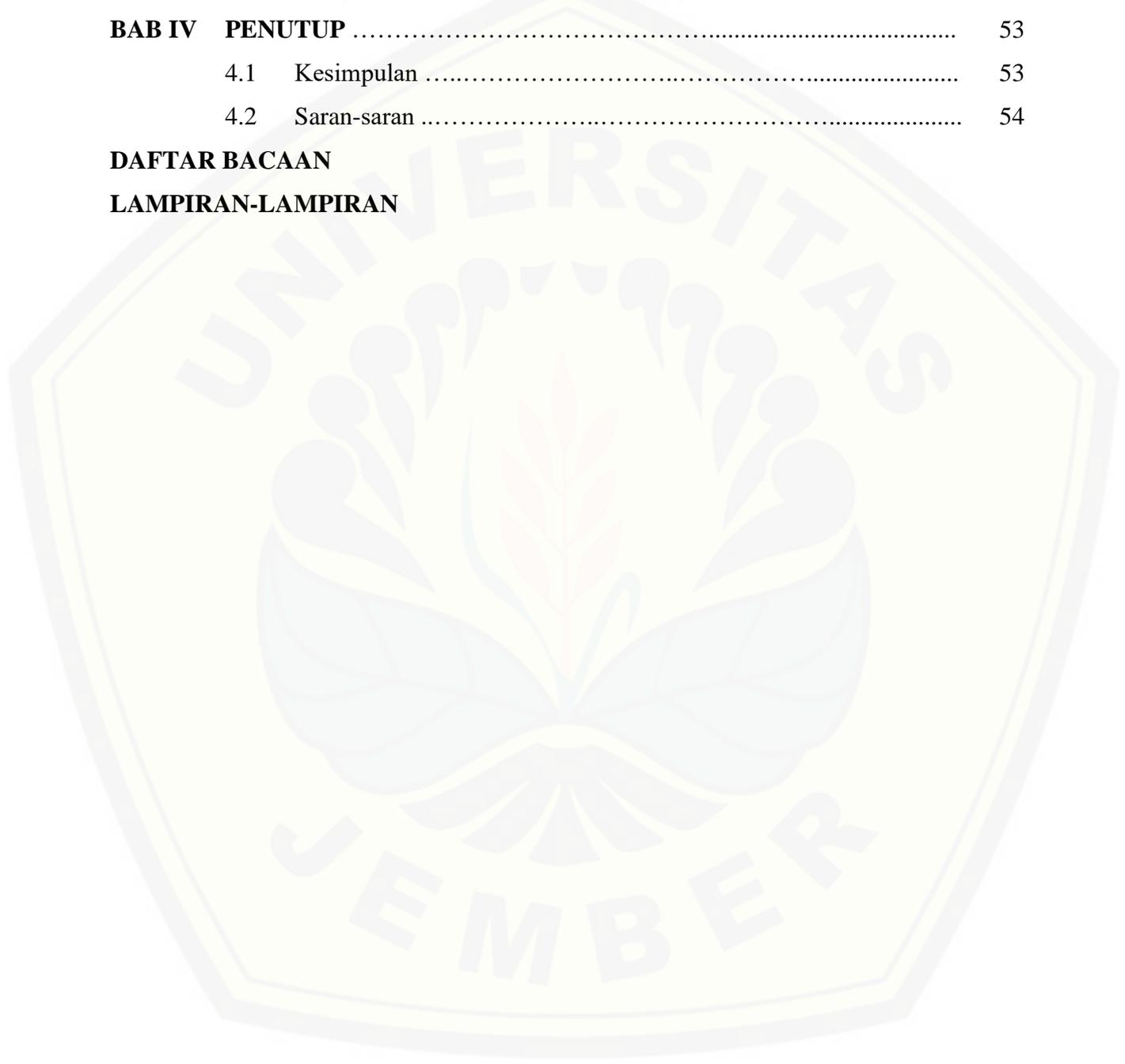
Saran yang diberikan mengenai keterlambatan penerbangan PT Lion Air. Pertama ditujukan kepada penumpang pengguna jasa penerbangan hendaknya memahami pengaturan penerbangan komersial, sehingga jika adanya keterlambatan penerbangan penumpang bisa menuntut ganti kerugian menurut pengaturan hukum yang benar. Kedua bagi perusahaan penerbangan khususnya PT Lion Air hendaknya meningkatkan pelayanan terhadap penumpang, sehingga akan meminimalisir adanya keterlambatan penerbangan. Ketiga bagi pemerintah hendaknya memberikan sanksi yang tegas kepada perusahaan penerbangan yang tidak memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang sesuai standar pelayanan penerbangan komersial dan juga perusahaan penerbangan yang tidak memberikan ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan komersial.

DAFTAR ISI

	Hlm.
Halaman Sampul Depan.....	I
Halaman Sampul Dalam	ii
Halaman Motto	iii
Halaman Persembahan	iv
Halaman Persyaratan Gelar	v
Halaman Persetujuan	vi
Halaman Pengesahan	vii
Halaman Penetapan Panitia Penguji	viii
Halaman Pernyataan	ix
Halaman Ucapan Terima Kasih	x
Halaman Ringkasan	xii
Halaman Daftar Isi	xiv
Daftar Tabel	xvii
Daftar Bagan	xviii
Daftar Lampiran	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Metode Penelitian	4
1.4.1 Tipe Penelitian	4
1.4.2 Pendekatan Masalah	5
1.4.3 Bahan Hukum	5
1.4.4 Analisis Bahan Hukum	6

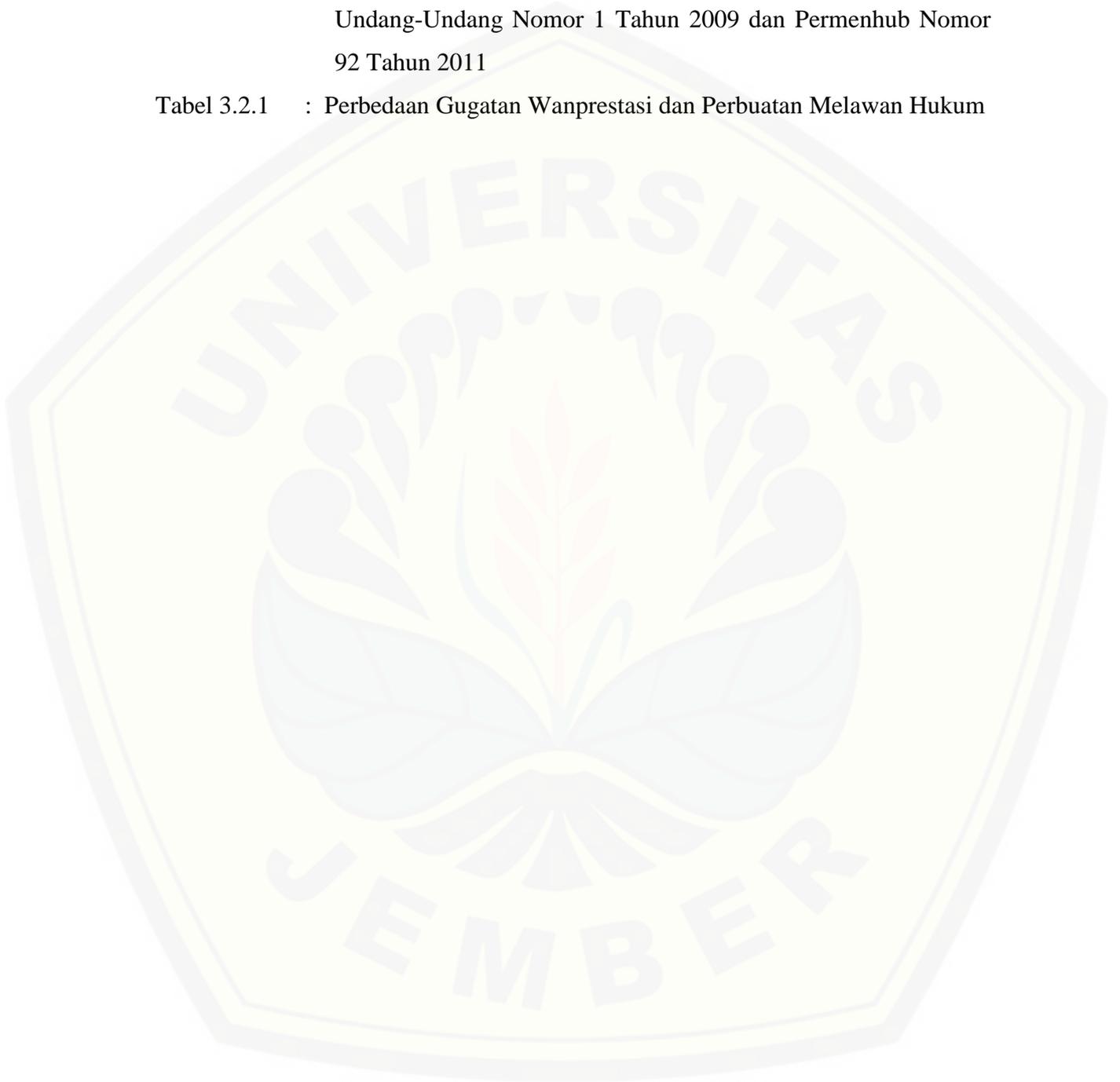
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1	Perjanjian Pengangkutan.....	8
2.1.1	Perjanjian Pengangkutan.....	8
2.1.2	Perjanjian Pengangkutan Udara.....	9
2.2	Ganti Rugi	10
2.2.1	Pengertian Ganti Rugi.....	10
2.2.3	Jenis Ganti Rugi.....	11
2.3	Tanggung Jawab Hukum.....	12
2.3.1	Pengertian Tanggung Jawab Hukum	12
2.3.2	Prinsip-Prinsip tanggung Jawab Hukum.....	12
2.3.3	Tanggung Jawab Pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.....	14
2.3.4	Tanggung Jawab Pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.....	15
2.4	Perlindungan Hukum	16
2.4.1	Pengertian Perlindungan Hukum.....	16
2.4.2	Fungsi Perlindungan Hukum	17
2.5	Keterlambatan Penerbangan	19
2.5.1	Pengertian Keterlambatan Penerbangan	19
2.5.2	Akibat Keterlambatan penerbangan	20
2.6	Perusahaan Penerbangan	20
2.6.1	Pengertian Perusahaan penerbangan	20
2.6.2	Izin Angkutan Udara Perusahaan Penerbangan	21
2.6.3	Profil PT. Lion Air	22
BAB III	PEMBAHASAN	24
3.1	Pengaturan Penerbangan Komersial Nasional Terkait Dengan Pelayanan Penumpang Penerbangan.....	24

3.2	Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Komersial Jika Terjadi Keterlambatan Keberangkatan Penerbangannya.....	33
3.3	Upaya Yang Dapat Dilakukan Penumpang Penerbangan Jika Dirugikan Oleh Perusahaan Penerbangan Komersial.....	41
BAB IV	PENUTUP	53
4.1	Kesimpulan	53
4.2	Saran-saran	54
DAFTAR BACAAN		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		



DAFTAR TABEL

- Tabel 3.1.1 : Tabel Perbandingan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999,
Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Permenhub Nomor
92 Tahun 2011
- Tabel 3.2.1 : Perbedaan Gugatan Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum



DAFTAR BAGAN

Bagan 3.3.1 : Skema proses penyelesaian sengketa melalui BPSK.

Bagan 3.3.2 : Penyelesaian Sengketa Konsumen Angkutan Udara



DAFTAR LAMPIRAN

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara
4. Standar Operasional Prosedur PT Lion Air
5. Tiket Penerbangan PT Lion Air

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan terpenting dalam kehidupan masyarakat untuk mempermudah menjalankan aktivitasnya dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi terdiri dari beberapa macam yaitu: transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Semua masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan. Istilah transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian. Pada aspek yuridis lebih menekankan istilah pengangkutan.

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan dengan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya. Adanya jasa produksi yang diperlukan oleh masyarakat dalam memindahkan atau mengirimkan barang-barang ke tempat lain.¹

Berbagai Perusahaan banyak bersaing dalam menyediakan jasa dibidang transportasi udara. Perusahaan penerbangan yang beroperasi di Indonesia adalah PT GARUDA INDONESIA, PT LION AIR, PT AIR ASIA, PT SRIWIJAYA AIR, PT. WINGS AIR, PT. BATIK AIR dan PT. MERPATI AIR. Adanya berbagai macam perusahaan transportasi udara, membuat masyarakat lebih mudah dalam memilih jasa transportasi udara. Menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (selanjutnya disebut sebagai UU Penerbangan):

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Perusahaan penerbangan transportasi udara berperan sebagai pengangkut. Masyarakat sebagai penumpang yang ingin menggunakan jasa penerbangan

¹ Soegijatna Tjakra Negara, 1995, "Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang", Rineka Cipta, Jakarta, Hlm 1.

tersebut harus membeli tiket terlebih dahulu supaya bisa mendapatkan jasa penerbangan transportasi udara. Pembelian tiket yang dilakukan oleh penumpang akan menimbulkan perjanjian antara pengangkut dengan penumpang yang mengakibatkan adanya hubungan hukum antara kedua belah pihak yang bersifat timbal balik.

Berdasarkan audit yang dilakukan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) ditemukan lemahnya penegakan hukum (*law enforcement*) di bidang penerbangan, khususnya sanksi administratif. Hal ini disebabkan dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan tidak terdapat sanksi administratif, hanya dua puluh pasal semuanya sanksi pidana. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, disepakati oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia bersama dengan pemerintah, disamping mencantumkan sanksi pidana juga dicantumkan sanksi administratif, sehingga terdapat empat puluh dua ancaman sanksi pidana, tujuh belas administratif baik dalam bentuk peringatan, denda administratif, pembekuan izin atau pencabutan izin yang dapat dilakukan oleh Menteri Perhubungan Departemen Perhubungan tanpa melibatkan lembaga peradilan.²

Masalah pada dewasa ini adalah bagaimanakah cara memajukan transportasi yang dapat menghasilkan jasa produksi angkutan udara yang baik murah dapat ditawarkan dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan dapat menyamaratakan baik harga mutu pelayanan dan waktu dibutuhkan dapat dipenuhi dan bagaimanakah cara fasilitas angkutan udara itu tersedia dalam jumlah yang memadai pada masyarakat. Masyarakat ingin terpenuhi kebutuhan produksi jasa angkutan udara dengan tarif rendah tetapi dengan pelayanan bernilai tinggi.³ Hal ini sulit terwujud, karena bagi pengangkut pelayanan dan fasilitas yang tinggi membutuhkan tarif yang tinggi bagi penumpang.

Banyak masalah yang timbul karena tidak adanya keseimbangan antara tarif dengan pelayanan dan fasilitas yang memadai. Salah satu kasus yang ada yaitu mengenai keterlambatan maskapai PT. Lion Air. Sebanyak 5 penerbangan pesawat Lion Air tujuan Surabaya-Balikpapan, Surabaya-Palu, Surabaya-Tarakan dan Kedatangan Balikpapan-Surabaya, Tarakan-Surabaya, mengalami keterlambatan atau *delay* hampir 1 sampai 3 jam tadi siang di Terminal 1, Bandara

² K. Martono, 2009, "*Hukum Penerbangan*", Mandar Maju, Bandung, Hlm 2.

³ *Ibid*, Hlm 2.

Internasional Juanda, Jawa Timur. Pesawat Lion Air mengalami keterlambatan hingga 2 hari sejak 18-20 Februari di Bandara Soekarno-Hatta, Tangerang. Keterlambatan tersebut membuat calon penumpang menumpuk dan mengamuk di bandara. Karena tidak adanya penjelasan dari pihak Lion Air, calon penumpang menyandera petugas dan pesawat yang tengah terpakir.⁴ Penumpang dapat mengajukan ganti rugi kepada Pengangkut mengenai keterlambatan penerbangan. Menurut pasal 1365 KUHPerdata menyatakan bahwa: Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Pengangkut harus bertanggungjawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang dengan memberikan ganti rugi. Berdasarkan latar belakang diatas penulis tertarik untuk mengkaji mengenai ganti rugi akibat keterlambatan penerbangan, dengan judul. **“ANALISIS YURIDIS TERHADAP GANTI RUGI KEPADA PENUMPANG AKIBAT KETERLAMBATAN PENERBANGAN PESAWAT DARI PIHAK PT LION AIR”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan penerbangan komersial nasional yang terkait dengan pelayanan penumpang penerbangannya ?
2. Bagaimana tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya ?
3. Apa upaya yang dapat dilakukan penumpang penerbangan jika dirugikan oleh perusahaan penerbangan komersial ?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

1. Sebagai persyaratan guna melengkapi dan memenuhi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

⁴ <http://m.liputan6.com/news/read/2180250/5-penerbangan-lion-air-di-bandara-juanda-delay-hampir-3-jam/>, diakses pada tanggal 28 Maret 2015 pada pukul 18.12 WIB.

2. Sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan ilmu dan pengetahuan hukum yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dengan praktik yang terjadi dalam masyarakat.
3. Menambah pengalaman dan memberikan sumbangan pemikiran yang berguna bagi kalangan umum, bagi para mahasiswa fakultas hukum dan almamater.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui dan memahami pengaturan penerbangan komersial nasional yang terkait dengan pelayanan penumpang penerbangannya.
2. Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya.
3. Untuk mengetahui dan memahami upaya yang dapat dilakukan penumpang penerbangan jika dirugikan oleh perusahaan penerbangan komersial.

1.4 Metode Penelitian

Penulisan karya tulis ilmiah harus menggunakan metode penulisan yang tepat. Penggunaan metode yang tepat sangat diperlukan dan menjadi pedoman ketika melakukan analisis terhadap data hasil penelitian. Sehingga kesimpulan akhir yang diperoleh mendekati kebenaran objektif dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode yang terarah dan sistematis sebagai cara untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran sebab nilai ilmiah dari suatu penulisan skripsi tidak lepas dari metode yang digunakan. Setiap penulisan harus mengandung suatu kebenaran dan dapat dipertanggungjawabkan. Adapun metode yang digunakan dalam penulisan karya ilmiah ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma hukum dalam hukum positif yang berlaku. Metode pendekatan

yuridis normatif dilakukan dengan mengkaji berbagai macam aturan seperti undang-undang dan literatur yang bersifat teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.⁵

1.4.2 Pendekatan Masalah

Pada penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan. Peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang, pendekatan kasus, pendekatan historis, pendekatan komparatif, dan pendekatan konseptual.

Pendekatan yang digunakan dalam penyusunan skripsi, yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani. Pendekatan perundang-undangan membuka kesempatan untuk mempelajari konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-undang lainnya. Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Sehingga akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi yang kemudian dapat membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.⁶

1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada dan memberikan ketentuan mengenai apa yang seharusnya. Bahan hukum yang digunakan terdiri dari:

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan-bahan hukum yang sifatnya autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi, atau risalah dalam pembuatan

⁵ Peter Mahmud Marzuki, 2013, “*Penelitian Hukum*”, Prenada Media Group, Jakarta, Hlm 47.

⁶ *Ibid*, Hlm 134.

perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.⁷ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata (BW) ;
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) ;
3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ;
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara ;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang diperoleh dari semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tersebut meliputi buku-buku, literatur-literatur ilmiah, serta surat kabar yang bertujuan mempelajari isi dari pokok permasalahan yang dibahas.⁸

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan non hukum merupakan bahan penunjang dari sumber hukum primer dan sekunder. Bahan non hukum dapat berupa internet, laporam-laporan penelitian non hukum dan jurnal-jurnal non hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan penulisan skripsi.

1.4.4 Analisis Bahan Hukum

Analisa bahan hukum merupakan proses menemukan jawaban dari permasalahan yang dihadapi. Metode analisa bahan hukum deduktif adalah suatu metode penelitian berdasarkan konsep atau teori yang bersifat umum menuju prinsip yang bersifat khusus menggunakan bentuk argumentasi. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum dan

⁷ *Ibid*, Hlm 181.

⁸ *Ibid*

memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang dibangun di dalam kesimpulan.⁹

Langkah-langkah tersebut sesuai dengan karakter ilmu hukum sebagai ilmu yang bersifat preskriptif dan terapan. Ilmu hukum sebagai ilmu yang bersifat preskripsi yaitu mempelajari tujuan hukum, nilai-nilai keadilan, validitas aturan hukum, konsep-konsep hukum dan aturan hukum, sedangkan ilmu hukum sebagai ilmu terapan yaitu menerapkan standar prosedur, ketentuan-ketentuan, rambu-rambu dalam melaksanakan aturan hukum. Langkah-langkah tersebut dapat diterapkan baik terhadap penelitian untuk kebutuhan praktis maupun yang untuk kajian akademis.

⁹ *Ibid*, Hlm 213.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perjanjian Pengangkutan

2.1.1 Perjanjian Pengangkutan

Dewasa ini dalam kehidupan bermasyarakat dikenal dengan pengangkutan. Arti kata angkut berarti mengangkat atau membawa. Jadi, pengangkutan artinya usaha membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Perpindahan tersebut dapat berupa orang atau barang. Perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan harus dilakukan dengan ketentuan keamanan dan keselamatan orang atau barang tersebut.

Mengenai pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat konsensual, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensual. Kata pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang artinya bawa atau muat dan kirimkan. Jadi berdasarkan hal tersebut, pengangkutan diartikan sebagai pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, walaupun demikian diperlukan suatu alat sebagai sarana pengangkut.

Perjanjian Pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya. Seorang pengangkut hanya menyanggupi untuk melaksanakan pengangkutan saja. Jadi tidaklah perlu bahwa pengangkut mengusahakan sebuah alat pengangkutan, meskipun pada umumnya pengangkut yang mengusahakannya. Perusahaan Pengangkut memberikan jasanya dalam soal pengiriman barang saja dan pada hakekatnya hanya memberikan perantara antara pihak yang hendak mengirimkan barang dengan pihak yang mengangkut barang.

itu.¹⁰ Berdasarkan hal tersebut, pengangkut yang memberikan jasanya tidaklah perlu mengusahakan alat pengangkutan. Pengangkut dengan adanya perjanjian pengangkutan berkewajiban untuk dengan aman membawa orang atau barang ke tempat tujuan. Pengangkut juga mempunyai hak untuk mendapatkan pembayaran atas jasa pengangkutan orang atau barang.

Umumnya dalam perjanjian pengangkutan pihak pengangkut bebas untuk memilih sendiri alat pengangkutan yang hendak dipakainya. Sebagaimana halnya dengan perjanjian-perjanjian lainnya, kedua belah pihak diberikan kebebasan seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang akan diselenggarakan itu.¹¹ Bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan. Pembuatan perjanjian pengangkutan tidak harus tertulis dapat dilakukan dengan lisan.

2.1.2 Perjanjian Pengangkutan Udara

UU Penerbangan tidak ada ketentuan yang mengatur perjanjian baik mengenai pengertiannya ataupun cara mengadakan perjanjian pengangkutan udara. Perjanjian pengangkutan udara merujuk pada syarat sahnya perjanjian dengan adanya kata sepakat antara para pihak. Definisi Perjanjian Angkutan Udara Menurut Pasal 1 angka 29 UU Penerbangan bahwa:

Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.

Perjanjian tersebut mengikat pihak pengangkut dan pihak terangkut. Perjanjian pengangkutan udara berupa seperti perjanjian biasa yang aturan-aturannya dibuat oleh pihak pengangkut. Hal itu menimbulkan hubungan timbal balik antar pengangkut dengan penumpang. Pengangkut berkewajiban mengangkut penumpang dengan pesawat udara dan mendapatkan imbalan atas jasa pengangkutan. Penumpang berkewajiban membayar imbalan atas jasa pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut tersebut.

¹⁰ R.Subekti, 1995, "*Aneka Perjanjian*", Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm 69.

¹¹ *Ibid*, Hlm 70.

2.2 Ganti Rugi

2.2.1 Pengertian Ganti Rugi

Dewasa ini dikenal dalam kehidupan bermasyarakat dengan ganti rugi. Ganti rugi merupakan suatu kewajiban yang dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum dan menimbulkan kerugian pada orang lain karena kesalahannya tersebut. Ganti rugi juga bisa timbul akibat tidak terpenuhinya suatu perjanjian.

Ganti rugi adalah cara pemenuhan atau kompensasi oleh pengadilan yang diberikan kepada satu pihak yang menderita kerugian oleh pihak lain yang melakukan kelalaian atau kesalahan sehingga menyebabkan kerugian tersebut.¹² Besarnya ganti rugi ditentukan berdasarkan kerugian yang diakibatkan kesalahan dan juga bila dilihat menurut perjanjiannya besarnya sesuai dengan obyek yang diperjanjikan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara: Ganti rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian. Berdasarkan Ketentuan tersebut penumpang berhak mendapatkan ganti rugi akibat kesalahan yang dilakukan oleh pengangkut.

Menurut Yahya Harahap, ganti rugi ialah “kerugian nyata” yang ditimbulkan perbuatan wanprestasi.¹³ Kerugian nyata ini ditentukan oleh suatu perbandingan keadaan yang tidak dilakukan oleh pelaku usaha. Besarnya jumlah ganti rugi kira-kira sebesar jumlah yang wajar sesuai dengan nilai prestasi yang perjanjian menjadi objek perjanjian dibanding dengan keadaan yang menyebabkan timbulnya wanprestasi.

Menurut Abdulkadir Muhammad, bahwa pasal 1234 KUHPerdata sampai dengan pasal 1248 KUHPerdata merupakan pembatasan-pembatasan yang sifatnya sebagai perlindungan Undang-Undang terhadap pengangkut dari perbuatan sewenang-wenang pihak penumpang sebagai akibat wanprestasi.¹⁴

¹²<http://kamusbisnis.com/arti/ganti-rugi/>, Diakses Tanggal 12 Maret 2015 Pukul 10.45 WIB.

¹³ M. Yahya Harahap, 1986, “*Segi-Segi Hukum Perjanjian*”, Alumni, Bandung, Hlm 66.

¹⁴ Abdulkadir Muhammad, 2003, “*Hukum Perikatan*”, Alumni, Bandung, Hlm 41.

Pembatasan- pembatasan tersebut berguna agar terciptanya keadilan bagi pihak pengangkut dan penumpang yang timbul karena wanprestasi.

2.2.2 Jenis Ganti Rugi

Jenis Ganti rugi ada dua, yaitu: jenis ganti rugi *materiil* dan *immateriil*. Jenis ganti rugi *materiil* merupakan akibat kerugian dalam bentuk uang, kekayaan atau benda.¹⁵ Seperti mengenai ganti rugi yang dialami penumpang akibat keterlambatan penerbangan. Penumpang disini mengalami kerugian uang dikarenakan sudah melakukan prestasi dengan membeli tiket penerbangan. Yang tiket tersebut sebagai bukti telah memenuhi prestasinya. Pelaku usaha berkewajiban memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang. Sebagaimana telah diatur dalam Pasal 146 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Jenis ganti rugi *Immateriil*, merupakan kerugian tidak dengan nilai uang. Pengangkut berkewajiban memberikan ganti rugi tidak dengan nilai uang, tetapi dengan memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang sebagai konsekuensi dari kesalahan yang menimbulkan kerugian.¹⁶ Mengenai keterlambatan penerbangan, penumpang mengalami kerugian waktu guna menunggu akibat keterlambatan penerbangan. Penumpang berhak mendapatkan pelayanan yang baik sebagai kompensasi dari keterlambatan penerbangan.

Pemberian ganti rugi sesuai dengan kerugian yang terjadi. Kerugian uang, kekayaan atau benda pemberian ganti ruginya berupa uang, kekayaan atau benda. Kerugian tidak dengan nilai uang pemberian ganti ruginya berupa pelayanan yang baik bagi penumpang sebagai kompensasi dari keterlambatan penerbangan. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita akibat keterlambatan penerbangan baik ganti rugi *materiil* dan ganti rugi *immateriil* kecuali pengangkut

¹⁵ <http://Kamusbisnis.com/>, *Op.cit.*

¹⁶ *Ibid.*

dapat membuktikan keterlambatan tersebut diakibatkan faktor cuaca dan teknis operasional.

2.3 Tanggung Jawab Hukum

2.3.1 Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Menurut kamus Bahasa Indonesia tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu. Tanggung jawab merupakan sesuatu yang menjadi kewajiban atau keharusan untuk dilaksanakan. Apabila terjadi sesuatu maka seseorang yang dibebani tanggung jawab wajib menanggung segala sesuatu.

Pengertian tanggung jawab, terlebih tanggung jawab sangat luas pengertiannya. Menurut Peter Salim membagi tanggung jawab dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti hukum biasanya berkaitan dengan keuangan. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* menurut kamus besar bahasa Indonesia dapat berarti “wajib menanggung segala sesuatunya”, kalau terjadi sesuatu dapat disalahkan, dituntut, dan diancam oleh hukuman pidana oleh penegak hukum didepan pengadilan, menerima beban tindakan sendiri atau oranglain.¹⁷ Tanggung jawab dalam arti *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas nama.¹⁸

Apabila dikaji tanggung jawab adalah kewajiban yang harus dilakukan sebagai akibat dari perbuatan pihak yang berbuat. Tanggung jawab sebagai perwujudan kesadaran akan kewajiban. Manusia merasa bertanggung jawab karena ia menyadari akibat buruknya perbuatannya itu, dan menyadari pula bahwa pihak lain memerlukan pengadilan.

2.3.2 Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab Hukum

Prinsip-prinsip tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam perlindungan hukum. Kasus pelanggaran hak yang dikarenakan perbuatan melanggar hukum, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.

¹⁷ Peter Salim, 1985, “*Comtemporary English-Indonesian Dictionary*”, *Modern English Press*, Jakarta, Hlm 22.

¹⁸ Lukman Ali, Ed, 1995, “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, Hlm 18.

1. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan (*Fault Liability* atau *Liability Based On Fault*).

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku hukum pidana dan perdata. Di dalam KUHPperdata, Khususnya Pasal 1365, 1366, 1367. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pasal 1365 KUHPperdata, yang lazim dikenal dengan perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:

- a) Adanya perbuatan;
- b) Adanya unsur kesalahan;
- c) Adanya kerugian yang diderita;
- d) Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

2. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption Of Liability Principle*).

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat.¹⁹ Teori ini pembalikan beban pembuktian adalah seseorang dianggap bersalah sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Pembuktian kesalahan tersebut ada pada pihak pengangkut yang digugat. Penumpang berarti tidak dapat sewenang-wenang mengajukan gugatan..

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*).

Prinsip Tanggung jawab Mutlak (*strict liability*) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolute (*absolute liability*). Meskipun demikian adapula para ahli yang membedakan keduanya. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun, ada pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskannya tanggung jawab misalnya *force*

¹⁹ Shidarta, 2006, "*Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*", Gramedia Widiasarana Indonesia, Hlm 75.

majeur. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa adanya kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.²⁰ Berdasarkan hal tersebut ada perbedaan antara keduanya adalah ada atau tidak adanya antara yang bertanggung jawab dan kesalahannya. *Strict liability* hubungan itu ada, sedangkan *absolute liability* hubungan itu tidak selalu ada.

2.3.3 Tanggung Jawab Pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Perlindungan Konsumen memiliki tujuan untuk melindungi kepentingan penumpang yang sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen disebut sebagai konsumen, dan disatu sisi acuan bagi pelaku usaha untuk meningkatkan kualitasnya dibidang usaha. Berlakukannya Undang-Undang Perlindungan Konsumen ini diharapkan mampu memberikan perlindungan terhadap masyarakat khususnya kepada konsumen sebagai pemakai akhir dari barang atau jasa yang ditawarkan oleh para pelaku usaha yang menginginkan keuntungan yang lebih tanpa memperhatikan hak-hak yang sejatinya dimiliki oleh konsumen. Meskipun undang-undang ini disebut sebagai Undang-Undang Perlindungan Konsumen, namun bukan berarti kepentingan pelaku usaha tidak ikut menjadi perhatian istimewa karena keberadaan perekonomian nasional banyak ditentukan oleh para pelaku usaha.²¹ Pelaku usaha dengan adanya tanggung jawab akan lebih berhati-hati dalam menghasilkan produk atau jasa. Penumpang akan mendapatkan perlindungan hukum berupa ganti kerugian atas perbuatan pelaku usaha tersebut.

Tanggung jawab pelaku usaha tertuang dalam pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut sebagai UUPK). Menjelaskan bahwa pelaku usaha wajib bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan kerugian yang dialami konsumen dalam mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan

²⁰ *Ibid*, Hlm 78.

²¹ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2004, "*Hukum Perlindungan Konsumen*", Raja Grafindo Persada, Jakarta, Hlm 1.

atau diperdagangkan. Memperhatikan substansi Pasal 19 ayat (1) dapat diketahui bahwa tanggung jawab pelaku usaha, meliputi:²²

1. Tanggung jawab ganti kerugian atas kerusakan;
2. Tanggung jawab ganti kerugian atas pencemaran; dan
3. Tanggung jawab ganti kerugian atas kerugian konsumen

Pasal tersebut memiliki pengertian pelaku usaha atau pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dari produk atau jasanya. Tanggung jawab yang dimaksud mengenai ganti rugi atas kerusakan, pencemaran atau kerugian akibat mengkonsumsi barang atau jasa yang dihasilkan.

Berdasarkan hal ini, maka adanya produk barang atau jasa yang cacat bukan merupakan satu-satunya dasar pertanggung jawaban pelaku usaha. Hal ini berarti bahwa tanggung jawab pelaku usaha meliputi segala kerugian yang dialami konsumen. Guna dapat menuntut ganti kerugian, maka kerugian tersebut harus merupakan akibat dari perbuatan melanggar hukum. Berarti bahwa untuk dapat menuntut ganti kerugian, harus terpenuhi unsur sebagai berikut²³:

1. Ada perbuatan melanggar hukum ;
2. Ada Kerugian;
3. Ada hubungan kausalitas antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian; dan
4. Ada kesalahan.

Ganti kerugian pada umumnya adalah uang. Bentuk lain yang dilakukan dalam ganti kerugian adalah pemulihan keadaan semula dan larangan untuk mengulangi. Pembebanan ganti kerugian berdasarkan kesalahan atau kelalaian perbuatan tersebut. Ganti kerugian harus terpenuhi unsur perbuatan melanggar hukum, kerugian, hubungan kausalitas antara perbuatan melanggar hukum dengan kerugian dan kesalahan.

²² *Ibid*, Hlm 125.

²³ *Ibid*, Hlm 126.

2.3.4 Tanggung Jawab Pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Pengangkutan akan menimbulkan tanggung jawab bagi pelaku usaha. Tanggung jawab pelaku usaha diatur dalam Pasal 146 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Tanggung Jawab Pelaku usaha mengenai keterlambatan pengangkutan diatur dalam Pasal 147 ayat (1) dan (2) yang menyatakan bahwa:

- 1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
- 2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi pada penumpang berupa:
 - a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
 - b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Bentuk tanggung jawab pelaku usaha tersebut bertujuan untuk melindungi hak penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan udara. Perlindungan hak penumpang mengenai kerugian yang diderita akibat keterlambatan dalam pengangkutan udara. Tanggung Jawab pelaku usaha tersebut dengan memberikan kompensasi kepada penumpang.

2.4 Perlindungan Hukum

2.4.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Mengenai perlindungan hukum merupakan salah satu hal terpenting dari unsur suatu negara hukum. Pembentukan suatu negara akan dibentuk pula hukum yang mengatur tiap warga negaranya. Bahwa suatu negara akan terjadi hubungan timbal balik antar warga negaranya yang akan melahirkan hak dan kewajiban satu sama lain. Perlindungan hukum akan menjadi hak tiap warga negara.

Menurut Pasal 28D ayat 1 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa: Setiap orang berhak atas pengakuan,

jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.

Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.²⁴ Hakekatnya setiap orang berhak mendapatkan perlindungan hukum. Hubungan hukum harus mendapatkan perlindungan hukum.

Perlindungan menurut Barda Nawawi Arief adalah terpenuhinya hak-hak dan kewajiban seseorang, baik itu kepada individu maupun kelompok. Perlindungan hukum tersebut, menyangkut pula terhadap korban. Hal tersebut merupakan bagian dari perlindungan kepada masyarakat sebagai konsekuensi logis dari teori kontrak sosial (*social contract argument*) dan teori solidaritas sosial (*social solidarity argument*).²⁵

Perlindungan hukum lahir dari segala ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat. Dasarnya merupakan suatu kesepakatan untuk mengatur hubungan antar masyarakat dengan pemerintah. Pemerintah juga harus mengatur atau memberikan regulasi yang jelas untuk mencegah atau menyelesaikan sengketa dan permasalahan yang timbul antara hubungan hukum dalam masyarakat sehingga masyarakat dapat jelas mengetahui hubungan hukum apa dan seperti apa penanganan perlindungan hukum yang diberikan.

2.4.2 Fungsi Pelindungan Hukum

Seperti yang diketahui bahwa didalam setiap masyarakat senantiasa terdapat berbagai kepentingan dari warganya. Diantara kepentingan itu ada yang bisa selaras dengan kepentingan yang lain, tetapi ada juga kepentingan yang memicu konflik dengan kepentingan yang lain. Hukum harus difungsikan menurut fungsi-fungsi tertentu untuk mencapai tujuannya.

²⁴ Philipus M. Hadjon, 1987, "*Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*", Bina Ilmu, Surabaya, Hlm 84.

²⁵ Barda Nawawi Arief, 2001, "*Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*", Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm 54.

Fungsi hukum adalah menertibkan dan mengatur pergaulan dalam masyarakat serta menyelesaikan konflik yang terjadi. Berkaitan dengan fungsi hukum, menurut Franz Magnis Suseno fungsi hukum adalah untuk mengatasi konflik kepentingan. Dengan adanya hukum, konflik itu tidak lagi dipecahkan menurut siapa yang paling kuat, melainkan berdasarkan aturan yang berorientasi pada kepentingan-kepentingan dan nilai objektif dengan tidak membedakan antara yang kuat dan yang lemah dan orientasi itu disebut keadilan.²⁶ Hukum berfungsi untuk menertibkan dan mengatur pergaulan dalam masyarakat serta menyelesaikan konflik yang terjadi. Perlindungan hukum dalam menjalankan dan memberikan perlindungan hukum dibutuhkan suatu tempat yang disebut sarana perlindungan hukum.

Menurut Philipus M. Hadjon, bahwa sarana perlindungan Hukum ada dua macam, yaitu :

1. Sarana Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindak pemerintahan yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi. Di Indonesia belum ada pengaturan khusus mengenai perlindungan hukum preventif.

2. Sarana Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum dan Pengadilan Administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarah dari barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah. Prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindak pemerintahan adalah prinsip negara hukum. Dikaitkan dengan pengakuan dan

²⁶ *Artikel Tentang Fungsi Hukum*. <http://id.shvoong.com/law-and-politics/law/20931555-fungsi-hukum/>, Diakses Tanggal 12 Maret 2015 Pukul 00.06 WIB.

perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikaitkan dengan tujuan dari negara hukum.²⁷

Perlindungan hukum bertujuan menertibkan seseorang dalam kehidupan bermasyarakat serta menyelesaikan konflik yang terjadi. Fungsi perlindungan hukum bersumber pada perlindungan hak asasi manusia yang berlandaskan pada prinsip negara hukum.

2.5 Keterlambatan Penerbangan

2.5.1 Pengertian Keterlambatan Penerbangan

Dewasa ini dalam kegiatan pengangkutan dikenal juga berbagai masalah, salah satunya mengenai keterlambatan. Menurut Pasal 1 Angka 30 UU Penerbangan menyatakan bahwa: Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

Keterlambatan penerbangan disini memiliki pengertian bahwa keberangkatan atau kedatangan tidak sesuai dengan perjanjian yang dispekati. Seperti sebagaimana jadwal keberangkatan dan kedatangan yang sudah tertulis dalam tiket penerbangan yang sudah dibeli penumpang. Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara:

Keterlambatan yang dimaksud dalam hal ini terdiri dari:

- a. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passanger*); dan
- c. Pembatalan penerbangan (*concelation of flight*).

Menurut Pasal 1239 KUHPerdara menyatakan bahwa:

Tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.

Pengertian keterlambatan penerbangan tersebut adalah keterlambatan penerbangan, tidak terangkutnya penumpang dan pembatalan penerbangan.

²⁷ Philipus M. Hadjon, *Op.cit*, Hlm 30.

Berarti pelaku usaha tidak memenuhi kewajibannya karena keterlambatan sama dengan tidak kesesuaian dalam perjanjian pengangkutannya.

2.5.2 Akibat Keterlambatan Penerbangan

Kegiatan pengangkutan tidak lepas dengan masalah keterlambatan penerbangan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang diakibatkan oleh keterlambatan penerbangan. Tanggung jawab tersebut bertujuan memberikan perlindungan hukum bagi penumpang.

Menurut Pasal 146 UU Penerbangan menyatakan bahwa: Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo berada dalam pengawasan pengangkut.

Keterlambatan penerbangan berakibat penumpang mengalami kerugian uang yang telah digunakan untuk membeli tiket penerbangan sebagai bukti pengguna jasa penerbangan, penumpang juga mengalami kerugian waktu untuk menunggu keterlambatan penerbangan dan penumpang merasa tidak mendapatkan pelayanan dari pelaku usaha dengan semestinya. Pengangkut harus mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang karena pelaku usaha dalam hal ini tidak memenuhi prestasinya.

2.6 Perusahaan Penerbangan

2.6.1 Pengertian Perusahaan Penerbangan

Perusahaan penerbangan dapat diartikan suatu badan hukum yang menyediakan jasa pengangkutan bagi penumpang atau barang. Menurut R.S Darmayanti pengertian perusahaan penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang baik yang berjadwal maupun yang tidak berjadwal.²⁸ Penerbangan berjadwal merupakan penerbangan menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal dan tempat tujuan yang tetap. Penerbangan tidak berjadwal merupakan penerbangan tidak dengan waktu dan tempat tujuan yang tetap.

²⁸ R.S Darmayanti, 2001, "*Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*", Pradnya Paramita, Jakarta, Hlm 6.

Menurut F.X. Widadi A. Suwarno, perusahaan penerbangan adalah perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman, dan benda pos dengan pesawat udara.²⁹ Perusahaan penerbangan dalam pelaksanaannya bertujuan memberikan layanan penerbangan yang aman, teratur ekonomis. Menurut Pasal 1 Angka 20 UU Penerbangan menyatakan bahwa:

Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

Pengangkut atau Perusahaan Penerbangan menyediakan pesawat udara di bandara keberangkatan. Pesawat Udara yang dapat digunakan di wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian *bilateral*, *multilateral*, atau izin khusus pemerintah.³⁰ Perusahaan penerbangan harus mempunyai izin penerbangan. Izin penerbangan tersebut bertujuan melegalkan suatu perusahaan penerbangan menyelenggarakan pengangkutan penumpang atau barang.

2.6.2 Izin Angkutan Udara Perusahaan Penerbangan

Setiap pesawat udara sipil Indonesia yang dipergunakan untuk terbang wajib dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Hasil pemeriksaan dan pengujian yang memenuhi persyaratan dibuktikan dengan sertifikat kelayakan udara standar pertama. Persyaratan untuk memperoleh sertifikat standar pertama adalah:

1. Telah terdaftar sebagai pesawat sipil Indonesia.
2. Pesawat diproduksi dan telah dilakukan uji terbang produksi dan sesuai dengan kategori sertifikat tipe pesawat udara tersebut.
3. Telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe dan aman untuk dioperasikan.
4. Memenuhi persyaratan kebisingan dan emisi gas buang yang berlaku.
5. Bagi pesawat baru impor harus telah diperiksa dan sesuai dengan sertifikat tipe validasi Indonesia.

²⁹ *Ibid*, Hlm 7.

³⁰ Abdulkadir Muhammad, 2008, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", Citra Aditya Bakti, Bandung, Hlm,217.

6. Bagi pesawat bekas impor harus sesuai dengan sertifikat tipe *validasi* dan/atau sertifikat tambahan *validasi* dan telah dirawat sesuai dengan program perawatan pabrik pembuat atau dengan program perawatan yang setara.³¹

Pasal 1 Angka 20 UU Penerbangan Tentang Penerbangan:

Untuk mendapatkan izin usaha angkutan niaga paling sedikit harus memenuhi persyaratan:

1. Akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak dibidang angkutan udara niaga berjadwal atau tidak berjadwal dan disahkan oleh Menteri yang berwenang;
2. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
3. Surat keterangan *domisili* yang diterbitkan oleh *instansi* yang berwenang;
4. Surat persetujuan dari *instansi* yang bertanggung jawab dibidang penanaman modal apabila yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal;
5. Tanda bukti modal yang disetor;
6. Garansi/jaminan bank; dan
7. Rencana bisnis untuk kurun waktu paling singkat 5 (lima) tahun.

Perusahaan penerbangan dalam izin usahanya harus memenuhi beberapa persyaratan administrasi tersebut. Tujuannya yaitu memperketat regulasi atau aturan dalam bidang pengangkutan udara, sehingga menciptakan kondisi perusahaan penerbangan yang aman dan nyaman bagi pengguna jasa pengangkutan udara. Setelah persyaratan tersebut terpenuhi diserahkan dalam bentuk salinan yang telah dilegalisasi oleh instansi yang mengeluarkan, dan dokumen aslinya ditunjukkan kepada Menteri.

2.6.3 Profil PT. Lion Air

Perusahaan penerbangan Lion Air merupakan salah satu perusahaan pengangkutan udara terbesar di Indonesia. Perusahaan ini dalam pengangkutan penumpang atau barang dengan biaya murah dan merupakan perusahaan pertama di Asia yang memberikan kelas bisnis dan ekonomi. Maskapai penerbangan lion air memiliki daya tarik yang memikat hati masyarakat pengguna jasa luar maupun dalam negeri, yaitu menawarkan harga yang cukup terjangkau dibanding maskapai penerbangan lain.

³¹ *Ibid*, Hlm 218.

PT. Lion Air secara hukum didirikan pada bulan Oktober 1999. Pengoperasian perusahaan ini baru berjalan di mulai pada tanggal 30 juni 2000. Rusdi Kirana sebagai salah satu pemilik Lion Air yang memegang jabatan sebagai Presiden direktur. Sejak berdirinya di tahun 2000, di Asia. Perusahaan ini telah mengambil langkah penting dalam mengusahakan harga tiket yang terjangkau bagi penumpang. Beberapa Kesuksesan Lion Air dapat dibuktikan dengan serangkaian penghargaan yaitu: Lion Air diresmikan sebagai ketua konferensi Internasional *Asia Pasific Regional Aviation* (ARA) yang diadakan di Singapura pada tanggal 19 November 2003, memperoleh “*Best Brand Award 2004*” dari SWA, sebuah majalah marketing yang terbit di Indonesia, Lion Air menyewakan pesawatnya dan mengirimkan kru dan teknisinya ke Myanmar dalam rangka membantu mendirikan Myanmar Airlines. PT Lion Air berkantor pusat di Jalan Gajah Mada Nomor 7, Jakarta Barat, telepon (+6280) 4177 8899, (+6221) 6379 8000, fax (+62) 021 634 8744, (+62) 021 631 3533.³²

PT Lion Air terus mengembangkan bisnisnya dengan membentuk beberapa anak perusahaan. Di dalam rute-rute jarak pendek dan perintis, Lion Air membuat anak perusahaan dengan nama Wings Air. Pada tahun 2013 Lion Air mendirikan Batik Air penerbangan jarak jauh dengan menampung penumpang kelas menengah keatas sehingga harga tiket lebih mahal. Hal tersebut dapat mengartikan PT Lion Air merupakan perusahaan besar dalam menyediakan jasa pengangkutan udara. Perusahaan ini telah mengambil langkah penting dalam mengusahakan harga tiket yang terjangkau bagi penumpang. Guna mengembangkan perusahaan, PT Lion Air membuat anak perusahaan Batik Air untuk menyelenggarakan jasa pengangkutan kelas menengah keatas dengan harga tiket yang lebih mahal.

³² <http://www.lionair.co.id>, Diakses Tanggal 15 April Pukul 18.20 WIB.

BAB III

PEMBAHASAN

3.1 Pengaturan Penerbangan Komersial Nasional Yang Terkait Dengan Pelayanan Penumpang Penerbangannya.

Penerbangan atau angkutan udara mempunyai keunggulan dengan bergerak cepat dan teknologi modern sehingga akan menciptakan alat transportasi nasional yang dinamis. Pada perkembangannya banyak pelaku usaha yang mendirikan perusahaan di bidang jasa pengangkutan udara. Kegiatan jasa pengangkutan udara akan secara tidak langsung akan menimbulkan suatu perjanjian. Hubungan hukum antara kedua belah pihak akan menentukan hak-hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan. Penumpang sebagai konsumen dalam kegiatan transportasi udara mempunyai hak untuk memberikan pendapat atas jasa yang digunakan. Hak konsumen diatur dalam Pasal 4 UUPK yang menyatakan bahwa:

Hak konsumen adalah :

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Berdasarkan sembilan butir tersebut hak konsumen dapat terlihat bahwa masalah kenyamanan, keamanan, keselamatan konsumen yang paling pokok

dalam perlindungan konsumen. Barang dan/atau jasa yang tidak memberikan kenyamanan, terlebih lagi yang tidak aman atau membahayakan keselamatan konsumen jelas tidak layak untuk diberikan dalam masyarakat.³³ Guna menjamin bahwa suatu barang/atau jasa dalam penggunaannya konsumen nyaman, aman dan tidak membahayakan konsumen yang menggunakannya, konsumen dalam hal ini diberikan hak untuk memilih barang dan/atau jasa yang dikehendaki berdasarkan atas keterbukaan informasi yang benar, jelas dan jujur. Jika terdapat penyimpangan yang merugikan, konsumen berhak untuk didengar, memperoleh advokasi, pembinaan, perlakuan yang adil, kompensasi sampai ganti rugi.

Selain memperoleh hak tersebut, sebagai keseimbangan konsumen juga mempunyai kewajiban yang diatur dalam Pasal 5 UUPK yang menyatakan bahwa:

Kewajiban konsumen adalah:

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Kewajiban tersebut dimaksudkan agar konsumen sendiri dapat memperoleh hasil yang maksimal atas perlindungan dan kepastian hukum. Keseimbangan atas hak-hak yang diberikan kepada konsumen dan untuk menciptakan kenyamanan berusaha. Pelaku usaha diberikan suatu hak yang diatur dalam Pasal 6 UUPK yang menyatakan bahwa:

Hak pelaku usaha adalah :

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;

³³ Gunawan wijaja dan Ahmad yani, 2001, "*Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*", Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, Hlm 30.

- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Terkait dengan penyeimbang hak konsumen, maka kepada pelaku usaha dibebankan pula kewajiban-kewajiban yang diatur dalam Pasal 7 UUPK yang menyatakan bahwa:

Kewajiban pelaku usaha adalah :

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Setelah mencermati baik-baik yang terdapat dalam pasal 7 UUPK yang mengenai kewajiban konsumen. Bahwa kewajiban-kewajiban tersebut merupakan konsekuensi dari hak konsumen. Bertujuan untuk menciptakan tanggung jawab bagi pelaku usaha. Tanggung jawab akan memaksimalkan pelayanan terhadap konsumen sehingga pelaku usaha tidak semena-mena memberikan pelayanan terhadap konsumen.

Kemajuan dalam bidang transportasi dengan adanya pengangkutan udara dapat mempercepat dalam berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain. Pelaksanaan dalam pengangkutan udara tidak lepas dari hambatan-hambatan, misalnya keterlambatan keberangkatan yang telah disepakati antara penumpang

dengan pelaku usaha. Keterlambatan keberangkatan akan menimbulkan kerugian bagi penumpang. Kerugian adalah resiko yang harus diterima bagi penumpang yang menggunakan jasa pengangkutan udara.

Penyelenggaraan dalam kegiatan pengangkutan udara, pihak pengangkut berkewajiban mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang. Secara hukum kegiatan penumpang dilindungi oleh undang-undang. Perlindungan terhadap penumpang diatur dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 149 UU Penerbangan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo. Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur mengenai besaran ganti rugi yang diakibatkan atas kesalahan atau kelalaian pihak pengangkut.

Perlindungan seperti ini pada dasarnya dibutuhkan oleh pengguna jasa angkutan, dalam rangka meningkatkan kesadaran, pengetahuan, kepedulian, serta kemandirian pengguna jasa angkutan itu sendiri untuk melindungi dirinya, serta mengembangkan sikap dan perilaku usaha yang bertanggung jawab atas sedikit kesalahan yang sebenarnya tidak diinginkan untuk terjadi oleh siapapun. Salah satu tujuan diselenggarakannya penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, dan nyaman, dari tujuan tersebut terlihat dengan jelas bahwa sangat bertentangan dengan adanya peristiwa pembatalan serta keterlambatan jadwal penerbangan yang mencerminkan kurang disiplinnya pihak dari pelaku usaha transportasi.

Kesalahan atau kelalaian sebenarnya suatu hal yang tidak diinginkan dalam penyelenggaraan pengangkutan. Pengangkutan udara atau penerbangan bertujuan mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang aman, tertib dan nyaman. Adanya peristiwa keterlambatan penerbangan sangat bertentangan dengan tujuan penerbangan tersebut. Keterlambatan penerbangan mencerminkan kurang disiplinnya pihak pelaku usaha yang menyelenggarakan penerbangan.

Pesawat udara yang sedang dioperasikan harus menyesuaikan dengan jadwal penerbangan yang telah ditetapkan secara tepat sesuai dengan waktu yang diinginkan oleh penumpang, hal ini penting mengingat jaminan bagi kepuasan penumpang serta citra perusahaan penerbangan sehingga kelangsungan perusahaan penerbangan dapat terus dijaga. Agar terlaksananya operasi

penerbangan yang tepat pada waktunya, kedisiplinan dan koordinasi diperlukan bagi bagian produksi/operasi dengan bagian pemeliharaan pesawat, bagian pemasaran dan bagian-bagian yang lainnya.³⁴ Keterlambatan penerbangan merupakan hal yang tidak sesuai dalam pelayanan yang diberikan pelaku usaha penerbangan. Pasal 146 UU Penebangan menyatakan bahwa:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Penggunaan jasa pengangkutan udara dengan adanya pembelian tiket secara tidak langsung menimbulkan suatu perjanjian. Perjanjian tersebut menimbulkan hubungan perdata antara konsumen dan pelaku usaha. Pasal 1313 KUHPerdata menyatakan bahwa: suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Berdasarkan dasar hukum perjanjian pengangkutan lainnya diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdata: bahwa setiap orang bebas mengadakan suatu perjanjian apa saja, baik perjanjian itu sudah diatur dalam Undang-Undang maupun belum diatur dalam Undang-Undang. Mengenai syarat sahnya perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata yang menyatakan bahwa:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Pembelian tiket guna penyelenggaraan penerbangan sudah memenuhi syarat sahnya perjanjian. Objek yang dalam perjanjian tersebut penyelenggaraan pengangkutan udara sesuai jadwal yang telah disepakati dalam transaksi pembelian tiket antara pelaku usaha dengan konsumen. Keterlambatan keberangkatan penerbangan merupakan ketidaksesuaian dengan objek yang telah diperjanjikan.

³⁴M.N. Nasution, 2010, “*Manajemen Transportasi*”, Ghalia Indonesia, Bogor, Hlm 297.

Mengenai Besarnya ganti rugi yang diderita oleh penumpang diatur dalam Pasal 10 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyatakan bahwa:

Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. Keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
- b. Diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- c. Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Keterlambatan yang dialami PT Lion Air mengakibatkan adanya kewajiban yang harus ditanggung, akan tetapi terdapat celah hukum yang terdapat pada Pasal 9 huruf a Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara yang dapat merugikan konsumen selaku penumpang. Kerugian yang dimaksudkan yaitu seperti masalah keterlambatan dan adanya perbedaan waktu keberangkatan maupun kedatangan. Penumpang baru mendapat ganti rugi sebesar Rp 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) setelah mengalami keterlambatan lebih dari 4 (empat jam). Kemudian bagaimana dengan penumpang yang mengalami keterlambatan dibawah 4 (empat jam) padahal sama-sama mengalami kerugian akibat keterlambatan penerbangan. Setiap penumpang pasti mempunyai kepentingan ke tempat tujuan yang telah disepakati dalam jasa penerbangan. Keterlambatan waktu keberangkatan akan berpengaruh dengan waktu kedatangan ke tempat tujuan. Hal tersebut mengakibatkan kerugian penumpang sebagai konsumen dalam pelayanan jasa pengangkutan udara. Seharusnya penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan dibawah 4 (empat) jam

diberikan ganti rugi yang sesuai. Karena Keterlambatan 60 (enam puluh) menit hanya mendapatkan minuman dan makanan ringan. Hal tersebut tidak sesuai dengan kerugian yang dialami penumpang sebagai pengguna jasa penerbangan. Menurut Pasal 34 Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri menyatakan bahwa:

Mekanisme pemberian kompensasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf c merupakan pemberian kompensasi kepada penumpang sesuai peraturan perundangan yang berlaku pada saat terjadi keterlambatan sampai dengan 4 (empat) jam, dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. keterlambatan lebih dari 60 (enam puluh) menit sampai dengan 120 (seratus dua puluh) menit, badan usaha angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan (*snack box*);
- b. keterlambatan lebih dari 120 (seratus dua puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, badan usaha angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan (*snack box*), makanan berat (*heavy mean* dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya, atau ke badan usaha angkutan udara lainnya, apabila diminta oleh penumpang; dan
- c. keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit sampai dengan 240 (dua ratus empat puluh) menit, badan usaha angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan (*snack box*), makanan berat (*heavy mean* dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya.

Penjelasan mengenai pelayanan terhadap konsumen yang menggunakan jasa pengangkutan udara. Kewajiban pelaku usaha merupakan hubungan timbal balik dari hak konsumen. Berikut ini tabel mengenai perbandingan penerbangan komersial nasional terkait dengan pelayanan konsumen penerbangannya menurut UUPK, UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung jawab pengangkut angkutan udara :

Tabel 3.1.1 Perbandingan UUPK, UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

No.	Keterangan	Undang Undang No.8 Tahun 1999	Undang-Undang No.1 Tahun 2009	Permenhub No.92 Tahun 2011
1.	Hak Konsumen	Hak atas kenyamanan, keamanan, dan hak untuk mendapatkan informasi, ganti rugi, dan atau penggantian apabila barang dan atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya	Berhak untuk menikmati jasa dan pelayanan penerbangan	Tidak disebutkan
2.	Kewajiban Konsumen	Mengikuti petunjuk, beritikad baik, membayar harga tertentu	Menyepakati perjanjian dan melakukan sejumlah pembayaran	Tidak disebutkan
3.	Hak Perusahaan Penerbangan	Menerima pembayaran, mendapat perlindungan hukum dari konsumen yang tidak beritikad baik dan hak membela diri	Menerima pembayaran	Tidak disebutkan
4.	Kewajiban Perusahaan Penerbangan	Beritikad baik, menjamin mutu, Memberi informasi, yang baik, benar dan jujur, Melayani konsumen	Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau setelah disepakatinya perjanjian	Tidak disebutkan

		dengan baik dan memberikan kompensasi ganti rugi atas kerugian konsumen	pengangkutan wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan	
5.	Sanksi & Akibat Hukum	Ganti Kerugian atas kerugian konsumen dengan dasar pembuktian terjadinya kerugian tersebut.	Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang karena adanya keterlambatan atau penundaan penerbangan	Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang karena adanya keterlambatan atau penundaan penerbangan

Ada 2 (dua) pihak dalam pelaksanaan angkutan penerbangan, pertama pihak penumpang sebagai pihak konsumen dan pihak perusahaan angkutan penerbangan selaku pihak pelaku usaha, yang mengikatkan diri dalam perjanjian dengan adanya pembelian tiket penerbangan. Dua pihak tersebut terikat dalam suatu hubungan hukum yang masing-masing pihak mempunyai orientasi kepentingan. Pihak penumpang menyanggupi membayar sejumlah uang tertentu untuk sampai ke tempat tujuan sedangkan pihak perusahaan angkutan penerbangan menyediakan jasa untuk mengantarkan penumpang tersebut sampai ke tempat tujuan dalam suatu hukum perjanjian.

Berdasarkan Penjabaran tersebut dapat ditegaskan kembali kedudukan para pihak dalam pengangkutan udara atau penerbangan bahwa perusahaan penerbangan khususnya PT Lion Air sebagai pelaku usaha dan penumpang sebagai konsumen. Pihak-pihak tersebut terikat dalam suatu perjanjian dalam hukum perdata dan terikat dalam hukum UUPK. Mengenai keterlambatan keberangkatan penerbangan diatur dalam UU Penerbangan dan aturan pelaksanaan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Peraturan-peraturan

tersebut bertujuan memberikan perlindungan hukum bagi konsumen terhadap kerugian yang diakibatkan atas keterlambatan keberangkatan penerbangan, sehingga akan tercipta budaya tanggung jawab pada diri pelaku usaha mengenai pelayanan konsumen pada penerbangan komersial nasional.

3.2 Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Komersial Jika Terjadi Keterlambatan Keberangkatan Penerbangannya.

Transportasi udara niaga dewasa ini mengalami perkembangan pesat. Banyak perusahaan atau maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan ke berbagai rute dalam penerbangan domestik. Perkembangan dalam jasa penerbangan komersial tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara atau konsumen. Banyak perusahaan yang bersaing untuk menarik penumpang dengan menawarkan tarif yang lebih murah disisi lain akan terjadi sering menurunkan kualitas pelayanan, bahkan akan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan berkurangnya kualitas pemeliharaan terhadap sarana dan prasarana dalam jasa penerbangan komersial.

Kegiatan pengangkutan udara atau penerbangan komersial terdapat pihak, yaitu pengangkut atau perusahaan penerbangan dengan pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat dalam suatu perjanjian pengangkutan. Adanya hubungan hukum antara perusahaan penerbangan dengan penumpang yang akan melahirkan suatu tanggung jawab yang harus dipenuhi. Ada beberapa jenis tanggung jawab dalam dunia hukum diantaranya adalah tanggung jawab dalam arti *responsibility* atau juga disebut tanggung jawab moral dan tanggung jawab dalam arti *liability* atau juga disebut tanggung jawab secara yuridis. Menurut Djokosantoso Moeljono dalam Busyra Azheri mengatakan bahwa *responsibility* adalah suatu hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keahlian, kemampuan dan kecakapan.³⁵

Menurut Baharuddin dalam Busyra Azheri kata tanggung jawab dalam makna *responsibility* dilihat secara filosofis memiliki 3 (tiga) unsur, yaitu:³⁶

- a. Keberanian (*bravery*) merupakan suatu rasa yang didorong rasa keikhlasan, tidak takut dengan segala rintangan. Suatu

³⁵Busro Azheri, 2010, "Disertasi: Tanggung Jawab Social Perusahaan (Corporate Social Responsibility) Dalam Kegiatan Pertambangan Di Sumatra Barat", Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Brawijaya, Malang, Hlm 73.

³⁶*Ibid*, Hlm 73.

keberanian juga harus disertai dengan perhitungan, pertimbangan dan kewaspadaan atas segala kemungkinan. Dengan demikian keberanian itu timbul atas dasar tanggung jawab.

- b. Kesadaran (*awareness*) memiliki arti tahu, kenal, mengerti, dapat memperhitungkan arti, guna sampai kepada soal akibat perbuatan atau pekerjaan yang dihadapi. Seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban apabila yang bersangkutan sadar tentang apa yang dilakukannya.
- c. Kecintaan atau kesukaan (*affection*) memiliki arti suka, menimbulkan rasa kepatuhan, kerelaan, dan kesediaan berkorban. Rasa cinta timbul atas dasar kesadaran, apabila tidak ada kesadaran berarti rasa kecintaan tidak akan muncul. Terkait demikian cinta timbul atas dasar kesadaran inilah lahirnya sebuah tanggung jawab.

Mengenai pembahasan dalam pokok masalah ini istilah *liability* lebih tepat untuk digunakan dikarenakan *liability* mempunyai arti tanggung jawab secara yuridis. Tanggung jawab (*liability*) dapat pula diartikan sebagai kewajiban untuk membayar uang atau melaksanakan jasa lain, kewajiban yang pada akhirnya harus dilaksanakan. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mendefinisikan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau barang serta pihak ketiga. Arti tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti rugi yang diderita pihak lain, misalnya mengenai keterlambatan penerbangan bertanggung jawab atas kesalahan yang dilakukan oleh pihak perusahaan penerbangan. Kerugian yang diderita penumpang maka perusahaan penerbangan bertanggung jawab dalam arti *liability*. Tanggung jawab yang dimaksud dapat diartikan perusahaan penerbangan wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila wanprestasi, perusahaan penerbangan dapat digugat di pengadilan.

Perusahaan penerbangan dengan konsumen mempunyai hubungan perdata dalam bentuk perikatan. Hubungan hukum adalah hubungan yang terjadi di dalam masyarakat baik antara subjek hukum maupun dengan benda diatur oleh hukum

dan menimbulkan akibat yang hukum yakni hak dan kewajiban.³⁷ Hubungan hukum tercipta karena adanya perjanjian yang dibuat oleh para pihak. Ketentuan pasal 1233 KUHPerdara menyatakan bahwa tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu. Pasal 1338 KUHPerdara menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Para pihak yang melakukan perjanjian harus dengan beritikad baik. Berarti perjanjian tersebut harus dibuat karena sebab yang halal dan tidak boleh bertentangan dengan Undang-Undang. Adanya hubungan hukum tersebut akan berakibat para pihak akan memperoleh perlindungan hukum terhadap adanya wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum.

Perusahaan penerbangan dengan konsumen mempunyai hubungan hukum perihal dengan pengangkutan penerbangan. Namun, hubungan antara keduanya tidak selalu berlangsung harmonis dan saling menguntungkan. Karena konsumen tidak mendapatkan pelayanan yang seharusnya didapatkan. Pada prinsipnya konsumen berada pada posisi yang secara ekonomis kurang diuntungkan. Konsumen semata-mata bergantung pada informasi yang diberikan dan disediakan oleh pelaku usaha. Mengenai keterlambatan penerbangan dilihat dari sudut pandang hukum perjanjian, kerugian penumpang atau konsumen atas keterlambatan penerbangan dapat dinyatakan wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum. Akibat dari perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 sampai 1367 KUHPerdara.

Perbuatan melawan hukum terbagi menjadi tiga jenis, yaitu: perbuatan melawan hukum karena kesengajaan, perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun unsur kesalahan), dan perbuatan melawan hukum karena kelalaian. Mengenai jenis perbuatan melawan hukum dan beserta tanggung jawabnya sebagaimana telah diatur dalam Pasal 1365 sampai dengan 1367 KUHPerdara. Suatu pelanggaran hak subjektif merupakan perbuatan melawan hukum apabila perbuatan tersebut secara langsung melanggar hak

³⁷Peter Mahmud Marzuki, 2009, "*Pengantar Ilmu Hukum*", Kencana Prenada Group, Jakarta, Hlm. 25.

subjektif orang lain. Berdasarkan hukum yang tertulis dan tidak tertulis seharusnya tidak dilanggar hak tersebut dan tidak ada alasan pembenaran menurut hukum. Mengenai perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 sampai dengan 1380 KUHPerdara.

Menurut Pasal 1365 KUHPerdara: Tiap perbuatan melanggar hukum yang menimbulkan kerugian pada orang lain, mewajibkan pembuat yang bersalah untuk mengganti kerugian tersebut. Dinamakan perbuatan melawan hukum apabila perbuatan itu bertentangan dengan hukum pada umumnya. Kesalahan adalah pelaku melakukan kesalahan atau kelalaian. Perbuatan melawan hukum tidak hanya terdiri atas satu perbuatan, tetapi juga dalam tidak berbuat sesuatu. Pada pasal 1365, 1366, dan 1367 KUHPerdara menyatakan bahwa setiap orang bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan karena perbuatannya. Kerugian yang timbul yang ditimbulkan karena perbuatan orang yang ditanggungnya atau karena barang-barang yang berada dalam pengawasannya.

Perbuatan melawan hukum titik tolak dasar gugatannya adalah kepentingan pihak tertentu yang dirugikan oleh perbuatan pihak lainnya, meskipun diantara para pihak tidak terdapat suatu hubungan hukum keperdataan yang bersifat kontraktual (dalam arti kausalitas). Terkait hal ini landasan gugatannya cukup dibuktikan apakah perbuatan pelaku benar telah merugikan pihak lain. Pengajuan gugatan perbuatan melawan hukum semata-mata hanya terorientasi pada akibat yang ditimbulkan yang mengakibatkan pihak lain mengalami kerugian. KUHPerdara sendiri tidak menjelaskan secara gamblang apa yang dimaksud dengan wanprestasi dan perbuatan melawan hukum, namun demikian dalam ketentuan KUHPerdara terdapat pasal-pasal yang secara limitatif mengatur akibat-akibat yuridis dalam hal terjadinya perbuatan wanprestasi dan atau perbuatan melawan hukum.

Dewasa ini banyak orang yang bingung mengenai perbuatan melawan hukum dan wanprestasi, kerap ditemukan suatu gugatan dimana penggugat bingung membedakan antara perbuatan melawan hukum dengan wanprestasi. Dasarnya kedua gugatan tersebut jelas berbeda, mengenai perbuatan melawan hukum Pasal 1365 KUHPerdara yang menjadi dasar dari gugatan tersebut.

Mengenai wanprestasi Pasal 1243 KUHPerdara yang menjadi dasar dari gugatan tersebut. Pengajuan gugatan perbuatan melawan hukum dan wanprestasi pada prakteknya selalu terpisah, tetapi bila dasar perbuatan melawan hukum dan wanprestasi mempunyai relevansi yang sangat erat. Keadaan yang demikian masih diperkenankan dilakukan penggabungan gugatan keduanya. Sifat gugatan tergantung pada pertimbangan hakim yang memeriksa, mengadili dan memutus perkara tersebut.

Tabel 3.2.1 Perbedaan Gugatan Wanprestasi dan Perbuatan Melawan Hukum (PMH)³⁸

Gugatan Wanprestasi	Gugatan PMH
Gugatan bersandar pada adanya suatu hubungan keperdataan (<i>contractual</i>) antara pihak, sehingga melahirkan hak dan kewajiban hukum. Hak dan kewajiban disini dimanifestasikan dengan apa yang disebut sebagai prestasi. Pada saat prestasi tidak dipenuhi atau dilaksanakan sesuai dengan isi perjanjian para pihak, maka lahirlah apa yang kita namakan wanprestasi atau bisa disebutkan sebagai cedera janji.	Dasar gugatannya adalah kepentingan pihak tertentu yang dirugikan oleh perbuatan pihak lainnya, meskipun diantara para pihak tidak terdapat suatu hubungan hukum keperdataan yang bersifat kontraktual. Dalam hal ini landasan gugatannya cukup dibuktikan apakah perbuatan pelaku benar telah merugikan pihak lain. Dengan kata lain, pengajuan gugatan perbuatan melawan hukum semata-mata hanya terorientasi pada akibat yang ditimbulkan yang mengakibatkan pihak lain mengalami kerugian.

Banyak permasalahan yang ada dalam kehidupan bermasyarakat sekarang ini. Hak dan perlindungan konsumen merupakan salah satu hal yang menarik untuk dibahas, karena perlindungan terhadap konsumen banyak permasalahan

³⁸Munir Fuady, 2005, "*Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*", Citra Aditya Bhakti, Bandung, Hlm 136-137.

yang timbul dan banyak yang belum terselesaikan dengan baik. Permasalahan tersebut juga diperparah dengan tidak bijaknya pemerintah menyikapi mengenai hal perlindungan terhadap konsumen. Bahwa perlindungan terhadap konsumen merupakan hal yang sangatlah penting diberikan oleh pemerintah dan pihak pelaku usaha.

Perbuatan pelaku usaha banyak menyebabkan kerugian terhadap konsumen. Permasalahan hak dan perlindungan konsumen diharapkan lebih memahami mengenai sebenarnya apa yang dimaksud perlindungan konsumen. Konsumen masih belum mengerti apa hak dan kewajiban yang seharusnya didapatkan dari pelaku usaha dalam bentuk jasa atau pelayanan yang baik. Peran pemerintah untuk mengatur dan memberikan sanksi yang tegas kepada pelaku usaha yang tidak memberikan jasa atau pelayanan yang baik. Permasalahan mengenai perlindungan konsumen tidak menjadi tanggung jawab pelaku usaha saja tetapi pemerintah harus berperan juga dengan memberikan pelayanan publik.

Permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya. Konsekuensi hukum dari pelanggaran yang diberikan oleh UUPK dan sifat perdata dari hubungan hukum antara pelaku usaha dan konsumen. Demi penegakan hukum setiap pelanggaran yang dilakukan pelaku usaha yang merugikan konsumen memberikan hak kepada konsumen yang dirugikan tersebut. Permintaan pertanggungjawaban dari pelaku usaha yang merugikannya, serta untuk ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh konsumen.

Sanksi yang diberikan akibat pelanggaran UUPK hanya dikenakan dua sanksi yaitu sanksi administratif yang diatur Pasal 60 UUPK dan sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 61 sampai dengan 63 UUPK. Mengenai pengaturan tentang kewenangan sanksi administratif dalam UUPK hanya bisa diberikan oleh Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut sebagai BPSK). Berbeda yang diperlakukan dalam sanksi pidana dalam UUPK dapat dikenakan langsung terhadap pelaku usaha yang melanggar beberapa ketentuan hukum perlindungan konsumen.

Mengenai tanggung jawab perusahaan penerbangan atas keterlambatan penerbangan diatur dalam Pasal 9 sampai 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Ketentuan Pasal 9 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Keterlambatan angkutan udara terdiri dari:

- a. Keterlambatan penerbangan (*flightdelayed*);
- b. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding Passanger*);
- c. Pembatalan penerbangan (*cancelation offlight*).

Menganai ganti rugi atas keterlambatan penerbangan diatur dalam Pasal 10 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. Keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
- b. Diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain samapi ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- c. Dalam hal diahlikan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Ketentuan Pasal 11 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

Terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, pengangkut wajib memberikan ganti rugi berupa:

- a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau

- b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Mengenai permasalahan pembatalan penerbangan diatur dalam pasal 12 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

- a. Dalam hal terjadi pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c, pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan.
- b. Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang.
- c. Pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 (tujuh) hari kalender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan, berlaku ketentuan Pasal 10 huruf b dan c
- d. Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila badan usaha angkutan udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming* atau *rescheduling*).

Mengenai syarat untuk dibebaskannya peihak perusahaan penerbangan harus memenuhi syarat limitatif sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 13 Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara menyatakan bahwa:

- 1) Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional.
- 2) Faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
- 3) Teknis Operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain:
 - a) Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b) Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c) Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d) Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Permasalahan keterlambatan penerbangan pihak perusahaan harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang. Ketentuan Pasal 146 UU Penerbangan menyatakan bahwa:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Menurut Pasal 1 angka 30 UU Penerbangan menyatakan bahwa: Keterlambatan berarti terjadinya perbedaan waktu antara keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Setiap penerbangan yang tidak sesuai jadwal yang telah disepakati antara perusahaan penerbangan dengan penerbangan maka tergolong keterlambatan penerbangan. Bagi perusahaan penerbangan harus mengganti kerugian bagi penumpang jika terjadi keterlambatan penerbangan yang sebagaimana telah diatur oleh UU Penerbangan dan Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Waktu *check-in* Untuk Penerbangan Domestik di Indonesia, *check-in* dimulai 2 jam sebelum jadwal keberangkatan dan counter *check-in* akan tutup 30 menit sebelum keberangkatan untuk semua kelas penumpang. Penerbangan Internasional, *check-in* biasanya dimulai 2,5 jam sebelum keberangkatan dan counter *check-in* akan tutup 45 menit sebelum keberangkatan untuk semua kelas penumpang. Beberapa formalitas yang harus dijalani oleh penumpang di bandara sebelum atau setelah penerbangan dikonfirmasi untuk melengkapi formalitas serta proses *check-in*, penumpang diharuskan tiba di bandara beberapa saat sebelum jam keberangkatan untuk memperlancar jadwal penerbangan, gerbang keberangkatan akan ditutup 15 menit sebelum waktu keberangkatan. Jika terjadi penundaan dan kegagalan koneksi penerbangan yang berada di luar kendali Lion Air; Lion Air bebas dari tanggung jawab akan hal tersebut. Penumpang yang mengatur koneksi penerbangannya sendiri dengan perusahaan penerbangan lain dianjurkan untuk menyisakan waktu yang cukup untuk proses koneksi atau transfer terminal atau reklamasi bagasi dan *check-in* ulang. Lion Air tidak akan

bertanggung jawab atas kegagalan koneksi dengan perusahaan penerbangan lain yang berada di luar kendali Lion Air. Penumpang yang “*No-Show*”: Penumpang yang penerbangannya telah dikonfirmasi tetapi tidak muncul / tidak berangkat untuk penerbangan mereka disebut sebagai “*No Show*” Jika untuk suatu alasan tertentu Anda tidak dapat menjalani penerbangan yang telah Anda konfirmasi, mohon hubungi Reservasi dan Penjualan Tiket Lion Air sedini mungkin untuk menghindari denda.³⁹

Adanya UUPK berguna untuk memberikan perlindungan bagi konsumen. UUPK tersebut juga adalah dalam rangka menyeimbangkan daya tawar konsumen terhadap pelaku usaha dan mendorong budaya bersikap jujur dan bertanggung jawab bagi perusahaan penerbangan dalam menyelenggarakan kegiatannya. UUPK mengacu filosofi pembangunan nasional, yakni bahwa pembangunan nasional termasuk pembangunan hukum memberikan perlindungan terhadap konsumen adalah dalam rangka membangun manusia Indonesia seutuhnya berlandaskan pada falsafah kenegaraan Republik Indonesia, yaitu Pancasila Dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Bagi perusahaan PT Lion Air dengan penyelenggaraan kegiatan penerbangan komersial dengan biaya yang lebih murah harus juga diseimbangi dengan pelayanan yang baik juga. Keterlambatan yang dialami penumpang bisa diminimalisir dan penumpang bisa mendapatkan pelayanan yang baik sehingga merasa puas. Peraturan yang mengatur mengenai keterlambatan penerbangan komersial akan memperbaiki dalam kegiatan penerbangan baik segi pelayanan dan perusahaan penerbangan harus bertanggung jawab atas kesalahan ataupun kelalaian. Pemberian ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan komersial harus diberikan perusahaan penerbangan kepada penumpang. Ganti kerugian tersebut harus diberikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemerintah juga harus ikut serta dalam penegakan hukum penerbangan komersial dengan memberikan sanksi yang tegas bagi perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan.

³⁹ Standar Operasional Prosedur PT Lion Air.

3.3 Upaya Yang Dapat Dilakukan Penumpang Penerbangan Jika Dirugikan Oleh Perusahaan Penerbangan Komersial.

Peraturan yang melindungi penumpang selaku konsumen diatur dalam UUPK. Peraturan yang lebih spesifik mengatur mengenai penerbangan diatur dalam UU Penerbangan dan peraturan pelaksanaannya dalam Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Mengenai permasalahan perlindungan terhadap konsumen banyak permasalahan yang timbul. Salah satu permasalahan yang sangat menarik dibahas adalah tentang keterlambatan penerbangan komersial. Permasalahan tersebut banyak merugikan penumpang selaku konsumen dalam penerbangan komersial. Hal ini semakin diperparah dengan banyak permasalahan yang tidak terselesaikan mengenai penerbangan komersial. Penyebab dari tidak terselesainya hal tersebut tidak bijaknya pemerintah dalam menyikapi masalah terhadap perlindungan konsumen dan bahwa perlindungan terhadap konsumen sangatlah penting diberikan oleh pemerintah dengan pelaku usaha.

Perbuatan pelaku usaha yang menyebabkan kerugian penumpang selaku konsumen. Permasalahan mengenai perlindungan konsumen maka diharapkan dapat memberikan pemahaman apa sebenarnya dimaksud perlindungan konsumen. Mengenai penerbangan komersial bagi para pihak harus mengerti apa yang menjadi hak dan kewajiban masing-masing. Suatu pelaku usaha dalam penerbangan komersial harus memberikan jasa ataupun pelayanan yang menunjang jasa tersebut. Permasalahan perlindungan konsumen tidak hanya tanggung jawab mutlak pelaku usaha tetapi tanggung jawab pemerintah dengan memberikan pelayanan publik yang layak dan baik.

Pelaksanaan dalam penerbangan komersial yang perlu diperhatikan hak dan kewajiban masing-masing pihak harus seimbang. Tanggung jawab pelaku usaha adalah perihal yang penting dalam kegiatan penerbangan komersial. Pelanggaran yang terdapat dalam penerbangan komersial salah satunya hak penumpang selaku konsumen yang tidak dipenuhi. Menganalisa mengenai keterlambatan penerbangan komersial yang merugikan konsumen harus dengan kehati-hatian menentukan siapa yang bertanggung jawab.

Berdasarkan sumber hukum formal, seperti peraturan perundang-undangan dan perjanjian. Hukum perdata memberikan pembatasan-pembatasan terhadap tanggung jawab yang dibebankan kepada pelaku usaha yang melanggar hak konsumen. Begitu juga dengan penumpang selaku konsumen penerbangan komersial yang mengalami kerugian akibat keterlambatan penerbangan. Secara hukum prinsip-prinsip tanggung jawab dibedakan sebagai berikut:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability atau liability based on fault*).

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability atau liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam KUHPperdata, khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh.⁴⁰ Prinsip ini menyatakan seseorang yang dapat diminta pertanggung jawaban harus ada unsur kesalahan. Menurut Pasal 1365 KUHPperdata yang mengenai perbuatan melawan hukum. Ada 4 (empat) unsur yang terpenuhi untuk dinyatakan perbuatan melawan hukum yaitu: adanya perbuatan, kesalahan, kerugian yang diderita dan hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

2. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab (*Presumption Of Liability Principle*).

Prinsip ini menyatakan, tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan, ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada si tergugat.⁴¹ Teori ini memiliki pengertian yang berkewajiban bertanggung jawab untuk membuktikan kesalahan adalah pihak pelaku usaha yang digugat. Pelaku usaha harus menghadirkan bukti-bukti yang bias menyatakan bahwa dirinya tidak bersalah. Konsumen dengan adanya hal ini tidak berarti dapat semena-mena mengajukan gugatan. Bilamana gagal dalam menunjukkan kesalahan tergugat maka konsumen selaku penggugat terbuka untuk digugat oleh pelaku usaha.

⁴⁰Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2011, "*Hukum Perlindungan Konsumen*", Sinar Grafika, Jakarta, Hlm 92.

⁴¹*Ibid*, Hlm 94.

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*).

Prinsip Tanggung jawab Mutlak (*strict liability*) sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolute (*absolute liability*). Meskipun demikian adapula para ahli yang membedakan keduanya. Ada pendapat yang mengatakan, *strict liability* adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun, ada pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskannya tanggung jawab misalnya *force majeure*. Sebaliknya, *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa adanya kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.⁴² Perbedaan antara keduanya adalah ada atau tidak adanya antara yang bertanggung jawab dan kesalahannya. *Strict liability* hubungan itu ada, sedangkan *absolute liability* hubungan itu tidak selalu ada.

Permasalahan mengenai keterlambatan penerbangan yang mengakibatkan kerugian oleh penumpang selaku konsumen. Menurut Pasal 23 UUPK menyatakan bahwa:

Pelaku usaha yang menolak dan atau tidak memberi tanggapan dan atau tidak memenuhiganti rugi atas tuntutan konsumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4), dapat digugat melalui badan penyelesaian sengketa konsumen ataumengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen.

Terlihat bahwa UUPK memberikan alternatif penyelesaian melalui badan di luar sistem peradilan yang disebut dengan BPSK dan melalui Pengadilan Negeri yang sesuai dengan kedudukan konsumen. Mengenai prosedur perkara perdata, yang harus didahulukan mengenai pendaftaran surat gugatan di kepaniteraan perkara perdata di Pengadilan Negeri. Surat gugatan harus dipersiapkan terlebih dahulu dengan teliti dan cermat. Menurut Pasal 45 menyatakan bahwa:

- (1) Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

⁴²*Ibid*, Hlm 96.

- (2) Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.
- (3) Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang.
- (4) Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Mengenai kasus perdata di Pengadilan Negeri. Konsumen yang diberikan hak mengajukan gugatan yang diatur dalam Pasal 46 ayat (1) UUPK yang menyatakan bahwa:

- Gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat dilakukan oleh:
- a. seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan;
 - b. kelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama;
 - c. lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi tersebut adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan telah melaksanakan kegiatansesuai dengan anggaran dasarnya;
 - d. pemerintah dan/atau instansi terkait apabila barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit.

Pada dewasa ini dalam hukum acara perdata tidak mensyaratkan perwakilan yang wajib oleh Sarjana Hukum dalam menangani sengketa/perkara di pengadilan. Konsumen dalam hal ini dapat menangani sengketa/perkara di Pengadilan tanpa harus ada bantuan hukum dari kuasa hukum, tetapi menurut Subekti dalam kenyataannya tanpa adanya kuasa hukum gugatan sering ditolak karena kesalahan format. Para kuasa hukum yang bekerja di organisasi konsumen yang bertindak sebagai kuasa hukum konsumen seharusnya telah disyaratkan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku baik sebagai advokat atau pengacara.

Perihal dalam mengajukan gugatan, syarat-syarat gugatan harus terpenuhi. Ketentuan hukum acara perdata (HIR/RBg) syarat-syarat gugatan tidak

ditentukan secara limitatif. Namun, dalam prakteknya berkembang setidaknya surat gugatan memenuhi beberapa persyaratan sebagai berikut:⁴³

- a. Syarat formal, meliputi:
 1. Tempat dan tanggal pembuatan surat gugatan;
 2. Pembubuhan materai;
 3. Tanda tangan penggugat sendiri atau kuasa hukumnya.
- b. Syarat material, meliputi:
 1. Identitas penggugat dan tergugat;
 2. Posita (alasan-alasan yang menunjukkan perikatan yang berdasarkan perjanjian atau perbuatan melawan hukum);
 3. Petitum (hal-hal yang dimohonkan penggugat untuk diputuskan oleh hakim).

Penyelesaian sengketa di luar Pengadilan dalam sengketa perlindungan konsumen. Dapat diberikan alternatif dalam penyelesaian sengketa di luar pengadilan. Menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Alternatif penyelesaian sengketa dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:⁴⁴

1. Konsultasi
Pada prinsipnya konsultasi merupakan suatu tindakan yang bersifat ‘personal’ antara suatu pihak tertentu yang disebut “klien” dengan pihak lain yang merupakan pihak “konsultan” yang memberikan pendapatnya kepada klien tersebut untuk memenuhi keperluan dan kebutuhan kliennya. Pendapat tersebut tidak mengikat, artinya klien bebas untuk menerima pendapatnya atau tidak.
2. Negosiasi
Negosiasi adalah proses konsensus yang dapat digunakan para pihak untuk memperoleh kesepakatan diantara mereka. Negosiasi menurut Roger Fisher dan William Ury adalah komunikasi dua arah yang dirancang untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama maupun berbeda. Negosiasi merupakan sarana bagi pihak-pihak yang mengalami sengketa untuk mendiskusikan penyelesaian tanpa melibatkan pihak ketiga penengah yang tidak berwenang mengambil keputusan (mediasi) dan pihak ketiga pengambil keputusan (arbitrase dan litigasi).
3. Mediasi

⁴³*Ibid*, Hlm 179.

⁴⁴*Ibid*, Hlm 185-188.

Menurut Pasal 6 ayat (3) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa dikatakan bahwa atas kesepakatan tertulis para pihak sengketa atau beda pendapat diselesaikan melalui bantuan seorang atau lebih penasehat ahli maupun melalui seorang mediator. Mediasi merupakan proses negosiasi pemecahan masalah dimana pihak luar yang tidak memihak bekerja sama dengan pihak yang bersengketa untuk membantu memperoleh kesepakatan perjanjian dengan memuaskan. Berbeda dengan hakim atau arbiter, mediator tidak mempunyai wewenang untuk memutuskan sengketa. Mediator hanya membantu para pihak untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang dikuasakan kepadanya.

4. Konsiliasi

Konsiliasi tidak jauh berbeda dengan perdamaian, sebagaimana diatur dalam Pasal 1851 KUHPerdara. Konsiliasi sebagai suatu alternatif penyelesaian sengketa di luar pengadilan adalah suatu tindakan atau proses untuk mencapai perdamaian di luar pengadilan. Konsiliasi bertujuan untuk mencegah dilaksanakannya proses peradilan, melainkan juga dalam setiap tingkat peradilan yang sedang berlangsung, baik di dalam maupun di luar pengadilan. Pihak ketiga dalam konsiliasi mengupayakan pertemuan diantara pihak yang berselisih untuk perdamaian.

5. Penilaian Ahli

Penilaian ahli adalah pendapat hukum oleh lembaga arbitrase. Arbitrase ternyata tidak hanya bertugas untuk menyelesaikan perbedaan atau sengketa yang terjadi diantara para pihak dalam suatu perjanjian pokok, melainkan juga dapat memberikan konsultasi dalam bentuk opini atau pendapat hukum atas permintaan dari para pihak secara bersama-sama dengan melalui mekanisme sebagaimana halnya suatu penunjukan lembaga arbitrase untuk menyelesaikan sengketa. Pendapat hukum tersebut bersifat final. Sebenarnya sifat dari pendapat hukum yang diberikan oleh lembaga arbitrase ini termasuk dalam pengertian atau bentuk putusan lembaga arbitrase.

Sebagaimana alternatif penyelesaian sengketa diatas. Saat ini penyelesaian sengketa mengenai konsumen perlu diperdayakannya BPSK. Badan Penyelesaian sengketa yang disingkat BPSK adalah salah satu lembaga peradilan konsumen yang berkedudukan pada setiap Daerah Tingkat II Kabupaten dan kota seluruh Indonesia yang mana diatur dalam UUPK. Hasil putusan BPSK memiliki suatu daya hukum yang cukup untuk memberikan efek jera bagi pelaku usaha yang

melanggar terhadap hak konsumen. Tujuan dari kewenangan yang diberikan oleh UUPK kepada BPSK selaku lembaga yang bertugas untuk menyelesaikan persengketaan konsumen di luar pengadilan dan menjatuhkan sanksi administratif bagi pelaku usaha yang melanggar. Mengenai tugas dan wewenang BPSK diatur dalam UUPK. Menurut Pasal 58 UUPK menyatakan bahwa:

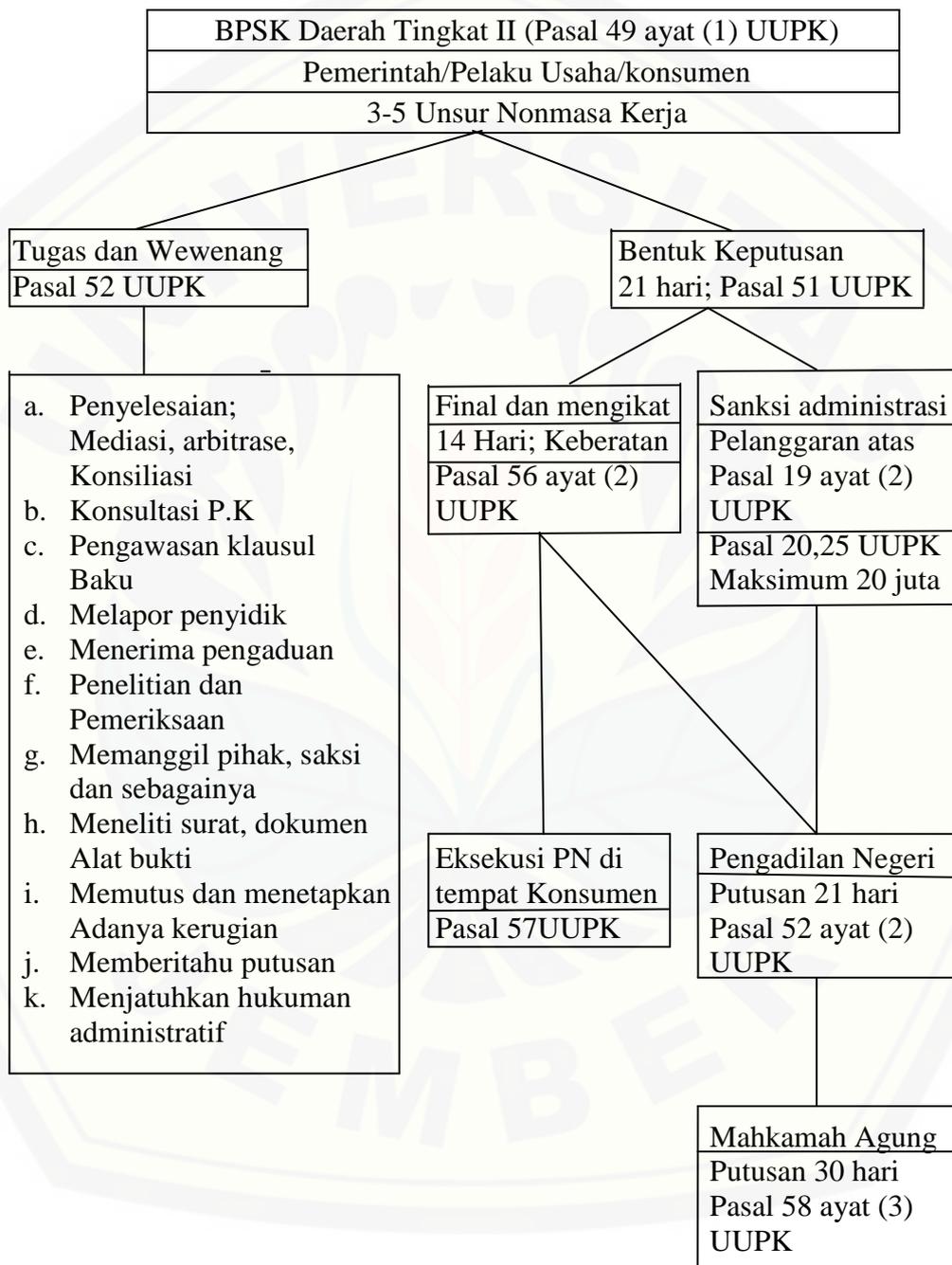
Tugas dan wewenang badan penyelesaian sengketa konsumen meliputi:

- a. Melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi atau arbitrase atau konsiliasi;
- b. Memberikan konsultasi perlindungan konsumen;
- c. Melakukan pengawasan terhadap pencantuman klausula baku;
- d. Melaporkan kepada penyidik umum apabila terjadi pelanggaran ketentuan dalam undang-undang ini;
- e. Menerima pengaduan baik tertulis maupun tidak tertulis, dari konsumen tentang terjadinya pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- f. Melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa perlindungan konsumen;
- g. Memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- h. Memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap undang-undang ini;
- i. Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli, atau setiap orang sebagaimana dimaksud pada huruf g dan huruf h, yang tidak bersedia memenuhi panggilan badan penyelesaian sengketa konsumen;
- j. Mendapatkan, meneliti dan/atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan/atau pemeriksaan;
- k. Memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian dipihak konsumen;
- l. Memberitahukan putusan kepada pelaku usaha yang melakukan pelanggaran terhadap perlindungan konsumen;
- m. Menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini.

BPSK dalam menangani dan menyelesaikan sengketa konsumen dengan cara membentuk majelis, dengan jumlah anggota yang harus berjumlah ganjil, yaitu terdiri dari sedikit-dikitnya 3 (tiga) orang yang mewakili dan dibantu oleh seorang panitera. Menurut Pasal 54 ayat (4) ketentuan teknis dari pelaksanaan tugas majelis BPSK yang akan menangani dan menyelesaikan sengketa konsumen

akan diatur oleh Menteri Perindustrian dan Perdagangan. BPSK diwajibkan untuk menyelesaikan sengketa konsumen yang diserahkan kepadanya dalam jangka waktu 21 (dua puluh satu) hari terhitung sejak gugatan diterima oleh BPSK.

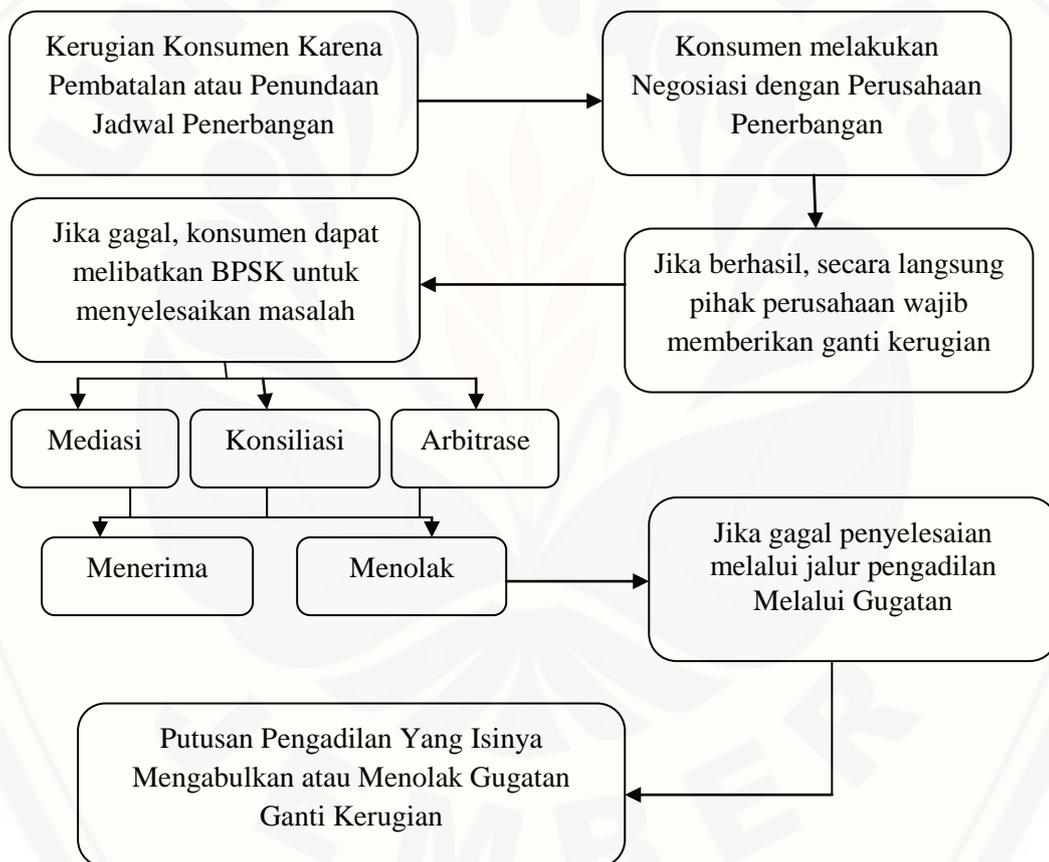
Bagan 3.3.1 Skema proses penyelesaian sengketa melalui BPSK⁴⁵



⁴⁵Ibid, Hlm 129

Mengenai keterlambatan penerbangan komersial yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang selaku konsumen. Adanya hal tersebut hak dan perlindungan konsumen telah dilanggar oleh perusahaan penerbangan. Pelanggaran terhadap hak konsumen khususnya karena keterlambatan penerbangan komersial yang menimbulkan kerugian. Penumpang selaku konsumen berhak mendapatkan ganti kerugian akibat pelanggaran yang dilakukan perusahaan penerbangan. Bahkan konsumen bisa menggugat apabila ganti kerugian tersebut tidak terpenuhi.

Bagan 3.3.2 Penyelesaian Sengketa Konsumen Penerbangan Komersial



Sumber : hasil analisis

Beberapa faktor yang berkaitan dengan pelaksanaan sengketa di luar pengadilan, yaitu :

- a. Apakah partisipasi penyelesaian sengketa di luar pengadilan wajib dilakukan oleh para pihak atau hanya bersifat sukarela

- b. Apakah putusan dibuat oleh para pihak sendiri atau pihak ketiga
- c. Apakah prosedur yang digunakan bersifat formal atau tidak formal
- d. Apakah para pihak dapat diwakili oleh pengacaranya atau para pihak sendiri yang tampil
- e. Apakah dasar untuk menjatuhkan putusan adalah aturan hukum atau ada kriteria lain
- f. Apakah putusan dapat dieksekusi secara hukum atau tidak. Tanggung Jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam perlindungan konsumen.

Pelanggaran-pelanggaran hak konsumen diperlukan kehati-hatian dalam menganalisa siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh beban tanggung jawab tersebut ditanggungkan kepada pihak-pihak terkait. Menurut KUHPerdara seseorang yang mengalami kerugian ingin menuntut pihak perusahaan penerbangan pelaku usaha, maka penumpang selaku konsumen akan memperoleh masalah dalam memperoleh ganti rugi. Masalah tersebut adalah penumpang harus membuktikan adanya unsur kesalahan yang dilakukan oleh pihak perusahaan penerbangan. Jika terjadi suatu hal, konsumen tidak dapat membuktikan maka gugatan konsumen tersebut gagal. Begitu pula dengan kerugian penumpang selaku konsumen pada keterlambatan penerbangan komersial. Pada permasalahan dalam skripsi ini mengenai penerbangan komersial yang dilakukan oleh perusahaan PT Lion Air yang mengalami keterlambatan penerbangan mengakibatkan kerugian bagi penumpang selaku konsumen. Penumpang harus bisa membuktikan adanya unsur kesalahan dengan hal itu akan memperkuat gugatan dan gugatan tersebut bisa diterima. Gugatan yang diterima akan menjadi dasar hukum bagi penumpang untuk terpenuhinya ganti kerugian yang dialami. Perusahaan penerbangan khususnya PT Lion Air wajib memberikan ganti kerugian yang sesuai dengan gugatan tersebut.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan penjabaran dalam bab-bab sebelumnya, maka dapat diberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan penerbangan komersial nasional yang terkait dengan pelayanan penumpang penerbangannya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, lebih khususnya dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 149 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim kargo. Mengenai pelaksanaannya diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mengatur besaran ganti kerugian yang ditanggung pihak pengangkut, apabila kesalahan atau kelalaian terhadap pengguna jasa angkutan disebabkan oleh kesalahan dari pihak pengangkut.
2. Tanggung jawab perusahaan penerbangan komersial jika terjadi keterlambatan keberangkatan penerbangannya pihak yang bertindak sebagai pengangkut mempunyai tanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan atau pembatalan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. bentuk kompensasi atas keterlambatan atau pembatalan penerbangan tersebut dapat berupa pengembalian sejumlah uang dalam jumlah tertentu baik sebagian sampai penuh,

pengalihan penerbangan dengan biaya yang dijamin, sampai dengan memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan. Sehingga, dalam kasus ini mengenai Keterlambatan Penerbangan pihak perusahaan Penerbangan PT Lion Air bertanggung jawab atas kerugian dan memberikan ganti kerugian akibat kesalahan atau kelalaian.

3. Upaya yang dapat dilakukan penumpang penerbangan jika dirugikan oleh perusahaan penerbangan komersial adalah pihak penumpang selaku konsumen. Penumpang dapat mengajukan gugatan ganti kerugian dengan dasar hukum KUHPerdara jo Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen jo Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Angkutan Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai penyelesaian sengketa secara litigasi ke pengadilan. Penumpang sebaiknya sebelum melakukan upaya litigasi diupayakan dengan cara non litigasi. Alternatif upaya penyelesaian sengketa seperti negosiasi atau mediasi melibatkan BPSK dengan tujuan penyelesaian sengketa yang lebih baik, cepat, dan murah yang bisa bermanfaat bagi kedua belah pihak.

4.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, disarankan:

1. Penumpang hendaknya mengetahui dan paham atas pengaturan hukum penerbangan komersial. Keterlambatan penerbangan komersial akan menimbulkan kerugian bagi penumpang. Kerugian yang diderita penumpang wajib diberikan ganti kerugian oleh perusahaan penerbangan. Pemahaman yang benar atas pengaturan penerbangan komersial akan mempermudah penumpang dalam menuntut kerugian.

Proses pemberian ganti kerugian harus sesuai dengan hukum yang berlaku.

2. Perusahaan penerbangan selaku pelaku usaha khususnya dalam kasus ini mengenai PT Lion Air. Perusahaan Penerbangan harus meningkatkan menjaga dan meningkatkan jasa dengan memberikan pelayanan yang baik. Adanya pelayanan yang baik akan menimbulkan kepuasan bagi penumpang pengguna jasa penerbangan komersial sehingga dapat menimalisir adanya sengketa antara kedua belah pihak.
3. Pemerintah hendaknya bersikap tegas kepada perusahaan penerbangan yang memberikan pelayanan penerbangan komersial dan perusahaan penerbangan yang tidak memberikan ganti kerugian atas keterlambatan penerbangan komersial. Peran pemerintah yang tegas tersebut akan berdampak baik untuk terciptanya penerbangan komersial dengan baik sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku.

DAFTAR BACAAN

BUKU:

- Abdulkadir Muhammad, 2003, "*Hukum Perikatan*", Alumni, Bandung.
- _____, 2008, "*Hukum Pengangkutan Niaga*", Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2004, "*Hukum Perlindungan Konsumen*", PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Barda Nawawi Arief, 2001, "*Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*", Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Busro Azheri, 2010, "*Disertasi: Tanggung Jawab Social Perusahaan (Corporate Social Responsibility) Dalam Kegiatan Pertambangan Di Sumatra Barat*", Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Brawijaya, Malang.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2011, "*Hukum Perlindungan Konsumen*", Sinar Grafika, Jakarta.
- Gunawan wijaja dan Ahmad yani, 2001, "*Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*", Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- K. Martono, 2009, "*Hukum Penerbangan*", Mandar Maju, Bandung.
- Lukman Ali, Ed, 1995, "*Kamus Besar Bahasa Indonesia*", Balai Pustaka Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta
- M.N. Nasution, 2010, "*Manajemen Transportasi*", Ghalia Indonesia, Bogor.
- Munir Fuady, 2005, "*Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*", Citra Aditya Bhakti, Bandung,
- Peter Mahmud Marzuki, 2013, "*Penelitian Hukum*", Prenada Media Group.
- Peter Salim, 1985, "*Comtemporary English-Indonesian Dictionary*", Modern English Press, 1985, Jakarta.
- Philipus M. Hadjon, 1987, "*Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*", Bina Ilmu, Surabaya.
- R.S Darmayanti, 2001, "*Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*", Pradnya Paramita, Jakarta.
- R.Subekti, 1995, "*Aneka Perjanjian*", PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Salim HS, 2003, "*Hukum Kontrak*", Sinar Grafika, Jakarta.
- Setiawan, 1994, "*Pokok-Pokok Hukum Perikatan*", Bina Cipta, Bandung.

Shidarta, 2006, "*Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*", Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Soegijatna Tjakranegara, 1995, "*Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*", Rineka Cipta, Jakarta.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

INTERNET:

[http://kamusbisnis.com/arti/ganti-rugi/..](http://kamusbisnis.com/arti/ganti-rugi/)

Artikel Tentang Fungsi Hukum. [http://id.shvoong.com/law-and-politics/law/20931555-fungsi-hukum/.](http://id.shvoong.com/law-and-politics/law/20931555-fungsi-hukum/)

[.https://necel.wordpress.com/2009/06/28/pengertian-perusahaan-penerbangan/.](https://necel.wordpress.com/2009/06/28/pengertian-perusahaan-penerbangan/)

[http://m.liputan6.com/news/read/2180250/5-penerbangan-lion-air-di-bandara-juanda-delay-hampir-3-jam/.](http://m.liputan6.com/news/read/2180250/5-penerbangan-lion-air-di-bandara-juanda-delay-hampir-3-jam/)

<http://www.lionair.co.id>

LAIN-LAIN

Standar Operasional Prosedur PT Lion Air.

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang: a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Penerbangan;

Mengingat: Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 25A, dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: UNDANG-UNDANG TENTANG PENERBANGAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
2. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.

3. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
4. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.
5. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.
6. Pesawat Udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
7. Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
8. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
9. Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.
10. Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi.
11. Kapten Penerbang adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
12. Personel Penerbangan, yang selanjutnya disebut personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.
13. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
14. Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
15. Angkutan Udara Bukan Niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.
16. Angkutan Udara Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
17. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.
18. Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.
19. Rute Penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
20. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.
21. Jaringan penerbangan adalah beberapa rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan pelayanan angkutan udara.
22. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
23. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan.
24. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.

25. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
26. Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
27. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
28. Surat Muatan Udara (*airway bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo.
29. Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.
30. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
31. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
32. Tatahan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
33. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
34. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
35. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
36. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
37. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
38. Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
39. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
40. Pangkalan Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.
41. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Bandar Udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara.
42. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.
43. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.

44. Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
45. 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.
46. Navigasi Penerbangan adalah proses mengarahkan gerak pesawat udara dari satu titik ke titik yang lain dengan selamat dan lancar untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan penerbangan.
47. *Aerodrome* adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang hanya digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas.
48. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
49. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
50. Lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.
51. Sertifikat Kompetensi adalah tanda bukti seseorang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian, dan kualifikasi di bidangnya.
52. Pemerintah Pusat, yang selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
53. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati, atau walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
54. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
55. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.

BAB II ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. manfaat;
- b. usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. adil dan merata;
- d. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. kepentingan umum;
- f. keterpaduan;
- g. tegaknya hukum;
- h. kemandirian;
- i. keterbukaan dan anti monopoli;
- j. berwawasan lingkungan hidup;
- k. kedaulatan negara;
- l. kebangsaan; dan
- m. kenusantaraan.

Pasal 3

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;

- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antarbangsa.

BAB III RUANG LINGKUP BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG

Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk:

- a. semua kegiatan penggunaan wilayah udara, navigasi penerbangan, pesawat udara, bandar udara, pangkalan udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lain yang terkait, termasuk kelestarian lingkungan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- b. semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari dan/atau ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia; dan
- c. semua pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

BAB IV KEDAULATAN ATAS WILAYAH UDARA

Pasal 5

Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.

Pasal 6

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Pasal 7

- (1) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas.
- (2) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang.
- (3) Larangan terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bersifat permanen dan menyeluruh.
- (4) Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

Pasal 8

- (1) Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh petugas pemandu lalu lintas penerbangan.
- (2) Pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dan ayat (4) diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh petugas pemandu lalu lintas penerbangan.
- (3) Petugas pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara.
- (4) Dalam hal peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk ke luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara tertentu di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- (5) Personel pesawat udara, pesawat udara, dan seluruh muatannya yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diperiksa dan disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Pasal 9

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara, serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V PEMBINAAN

Pasal 10

- (1) Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
- (3) Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perizinan.
- (4) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
- (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
- (6) Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk:
 - a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui angkutan udara dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang wajar;
 - b. meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan udara, kebandarudaraan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
 - c. mengembangkan kemampuan armada angkutan udara nasional yang tangguh serta didukung industri pesawat udara yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri;
 - d. mengembangkan usaha jasa angkutan udara nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri pesawat udara yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing;
 - e. meningkatkan kemampuan dan peranan kebandarudaraan serta keselamatan dan keamanan penerbangan dengan menjamin tersedianya jalur penerbangan dan navigasi penerbangan yang memadai dalam rangka menunjang angkutan udara;
 - f. mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa kedirgantaraan, profesional, dan mampu memenuhi kebutuhan penyelenggaraan penerbangan; dan
 - g. memenuhi perlindungan lingkungan dengan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang diakibatkan dari kegiatan angkutan udara dan kebandarudaraan, dan pencegahan perubahan iklim, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (7) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri pesawat udara, lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta keuangan dan perbankan.
- (8) Pemerintah daerah melakukan pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 11

- (1) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri.
- (2) Pembinaan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperkuat kelembagaan yang bertanggung jawab di bidang penerbangan berupa:

- a. penataan struktur kelembagaan;
 - b. peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia;
 - c. peningkatan pengelolaan anggaran yang efektif, efisien, dan fleksibel berdasarkan skala prioritas;
 - d. peningkatan kesejahteraan sumber daya manusia;
 - e. penerapan sanksi kepada pejabat dan/atau pegawai atas pelanggaran dalam pelaksanaan ketentuan Undang-Undang ini; dan
 - f. peningkatan keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
- (3) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat didelegasikan kepada unit di bawah Menteri.
- (4) Ketentuan mengenai pendelegasian kepada unit di bawah Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 12

- (1) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dilakukan dengan berkoordinasi dan bersinergi dengan lembaga yang mempunyai fungsi perumusan kebijakan dan pemberian pertimbangan di bidang penerbangan dan antariksa.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan, lembaga, fungsi perumusan kebijakan, dan fungsi pemberian pertimbangan di bidang penerbangan dan antariksa diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI

RANCANG BANGUN DAN PRODUKSI PESAWAT UDARA

Bagian Kesatu Rancang Bangun Pesawat Udara

Pasal 13

- (1) Pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang yang akan dibuat untuk digunakan secara sah (*eligible*) harus memiliki rancang bangun.
- (2) Rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat surat persetujuan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian sesuai dengan standar kelaikudaraan.
- (3) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi standar kelaikudaraan dan ketentuan perundang-undangan.

Pasal 14

Setiap orang yang melakukan kegiatan rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 harus mendapat surat persetujuan.

Pasal 15

- (1) Pesawat udara, mesin pesawat udara, atau baling-baling pesawat terbang yang dibuat berdasarkan rancang bangun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 untuk diproduksi harus memiliki sertifikat tipe.
- (2) Sertifikat tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah dilakukan pemeriksaan kesesuaian terhadap standar kelaikudaraan rancang bangun (*initial airworthiness*) dan telah memenuhi uji tipe.

Pasal 16

- (1) Setiap pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang yang dirancang dan diproduksi di luar negeri dan diimpor ke Indonesia harus mendapat sertifikat validasi tipe.
- (2) Sertifikasi validasi tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan perjanjian antarnegara di bidang kelaikudaraan.
- (3) Sertifikat validasi tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 17

- (1) Setiap perubahan terhadap rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara, atau baling-baling pesawat terbang yang telah mendapat sertifikat tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 harus mendapat surat persetujuan.
- (2) Persetujuan perubahan rancang bangun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah dilakukan pemeriksaan kesesuaian rancang bangun dan uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2).
- (3) Persetujuan perubahan rancang bangun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. persetujuan perubahan (*modification*);
 - b. sertifikat tipe tambahan (*supplement*); atau
 - c. amendemen sertifikat tipe (*amendment*).

Pasal 18

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur mendapatkan surat persetujuan rancang bangun, kegiatan rancang bangun, dan perubahan rancang bangun pesawat udara, sertifikat tipe, serta sertifikat validasi tipe diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Produksi Pesawat Udara

Pasal 19

- (1) Setiap badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang wajib memiliki sertifikat produksi.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan hukum Indonesia harus memenuhi persyaratan:
 - a. memiliki sertifikat tipe (*type certificate*) atau memiliki lisensi produksi pembuatan berdasarkan perjanjian dengan pihak lain;
 - b. fasilitas dan peralatan produksi;
 - c. struktur organisasi sekurang-kurangnya memiliki bidang produksi dan kendali mutu;
 - d. personel produksi dan kendali mutu yang kompeten;
 - e. sistem jaminan kendali mutu; dan
 - f. sistem pemeriksaan produk dan pengujian produksi.
- (3) Sertifikat produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian yang hasilnya memenuhi standar kelaikudaraan.

Pasal 20

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur memperoleh sertifikat produksi pesawat udara diatur dalam Peraturan Menteri.

Pasal 21

Proses sertifikasi pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15, Pasal 16, Pasal 17, dan Pasal 19 dilaksanakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan umum.

Pasal 22

Proses sertifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 dikenakan biaya.

Pasal 23

Ketentuan lebih lanjut mengenai lembaga penyelenggara pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi diatur dalam Peraturan Menteri.

BAB VII PENDAFTARAN DAN KEBANGSAAN PESAWAT UDARA

Pasal 24

Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.

Pasal 25

Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. tidak terdaftar di negara lain; dan
- b. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
- c. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
- d. dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau
- e. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Pasal 26

- (1) Pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 diajukan oleh pemilik atau yang diberi kuasa dengan persyaratan:
 - a. menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara;
 - b. menunjukkan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain;
 - c. memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh Menteri;
 - d. bukti asuransi pesawat udara; dan
 - e. bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara.
- (2) Pesawat udara yang telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat pendaftaran.
- (3) Sertifikat pendaftaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku selama 3 (tiga) tahun.

Pasal 27

- (1) Pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara (*airship*) yang telah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia diberikan tanda kebangsaan Indonesia.
- (2) Pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia wajib dilengkapi dengan bendera Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (3) Pesawat udara selain pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara dapat dibebaskan dari tanda kebangsaan Indonesia.
- (4) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan; dan/atau
 - b. pencabutan sertifikat.

Pasal 28

- (1) Setiap orang dilarang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang mengaburkan identitas tanda pendaftaran dan kebangsaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan; dan/atau
 - b. pencabutan sertifikat.

Pasal 29

Pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dapat dihapus tanda pendaftarannya apabila:

- a. permintaan dari pemilik atau orang perseorangan yang diberi kuasa dengan ketentuan:
 - 1) telah berakhirnya perjanjian sewa guna usaha;
 - 2) diakhirinya perjanjian yang disepakati para pihak;
 - 3) akan dipindahkan pendaftarannya ke negara lain;
 - 4) rusak totalnya pesawat udara akibat kecelakaan;
 - 5) tidak digunakannya lagi pesawat udara;
 - 6) pesawat udara dengan sengaja dirusak atau dihancurkan; atau

- 7) terjadi cedera janji (wanprestasi) oleh penyewa pesawat udara tanpa putusan pengadilan.
- b. tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan secara terus-menerus selama 3 (tiga) tahun.

Pasal 30

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pendaftaran dan penghapusan tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia serta pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 31

Proses sertifikasi pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (2) dan penghapusan tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 dilaksanakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan umum.

Pasal 32

Proses sertifikasi pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dikenakan biaya.

Pasal 33

Ketentuan lebih lanjut mengenai lembaga penyelenggara pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi diatur dalam Peraturan Menteri.

BAB VIII KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

Bagian Kesatu Kelaikudaraan Pesawat Udara

Pasal 34

- (1) Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.
- (2) Pesawat udara yang telah memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.

Pasal 35

Sertifikat Kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2) terdiri atas:

- a. sertifikat kelaikudaraan standar; dan
- b. sertifikat kelaikudaraan khusus.

Pasal 36

Sertifikat kelaikudaraan standar diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, kegunaan (*utility*), aerobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transpor, serta kapal udara dan balon berpenumpang.

Pasal 37

- (1) Sertifikat kelaikudaraan standar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 terdiri atas:
 - a. sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*initial airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara pertama kali dioperasikan oleh setiap orang; dan
 - b. sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara setelah sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan akan dioperasikan secara terus menerus.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, pesawat udara harus:
 - a. memiliki sertifikat pendaftaran yang berlaku;
 - b. melaksanakan proses produksi dari rancang bangun, pembuatan komponen, pengetesan komponen, perakitan, pemeriksaan kualitas, dan pengujian terbang yang memenuhi standar dan sesuai dengan kategori tipe pesawat udara;
 - c. telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe atau sertifikat validasi tipe atau sertifikat tambahan validasi Indonesia; dan
 - d. memenuhi persyaratan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

- (3) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, pesawat udara harus:
- a. memiliki sertifikat pendaftaran yang masih berlaku;
 - b. memiliki sertifikat kelaikudaraan yang masih berlaku;
 - c. melaksanakan perawatan sesuai dengan standar perawatan yang telah ditetapkan;
 - d. telah memenuhi instruksi kelaikudaraan yang diwajibkan (*airworthiness directive*);
 - e. memiliki sertifikat tipe tambahan apabila terdapat penambahan kemampuan pesawat udara;
 - f. memenuhi ketentuan pengoperasian; dan
 - g. memenuhi ketentuan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

Pasal 38

Sertifikat kelaikudaraan khusus diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya khusus secara terbatas (*restricted*), percobaan (*experimental*), dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.

Pasal 39

Setiap orang yang melanggar ketentuan standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

Pasal 40

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Operasi Pesawat Udara

Pasal 41

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat.
- (2) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga; atau
 - b. sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.
- (3) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara.

Pasal 42

Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a operator harus:

- a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;
- b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang dimiliki;
- c. memiliki dan/atau menguasai personel pesawat udara yang kompeten dalam jumlah rasio yang memadai untuk mengoperasikan dan melakukan perawatan pesawat udara;
- d. memiliki struktur organisasi paling sedikit di bidang operasi, perawatan, keselamatan, dan jaminan kendali mutu;
- e. memiliki personel manajemen yang kompeten dengan jumlah memadai;
- f. memiliki dan/atau menguasai fasilitas pengoperasian pesawat udara;
- g. memiliki dan/atau menguasai persediaan suku cadang yang memadai;
- h. memiliki pedoman organisasi pengoperasian (*company operation manual*) dan pedoman organisasi perawatan (*company maintenance manual*);
- i. memiliki standar keandalan pengoperasian pesawat udara (*aircraft operating procedures*);
- j. memiliki standar perawatan pesawat udara;

- k. memiliki fasilitas dan pedoman pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara (*company training manuals*);
- l. memiliki sistem jaminan kendali mutu (*company quality assurance manuals*) untuk mempertahankan kinerja operasi dan teknik secara terus menerus; dan
- m. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan (*safety management system manual*).

Pasal 43

Untuk memperoleh sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b, operator harus memenuhi persyaratan:

- a. memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;
- b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin kegiatan yang dimiliki;
- c. memiliki dan/atau menguasai personel operasi pesawat udara dan personel ahli perawatan pesawat udara;
- d. memiliki standar pengoperasian pesawat udara; dan
- e. memiliki standar perawatan pesawat udara.

Pasal 44

Setiap orang yang melanggar ketentuan sertifikat operasi pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

Pasal 45

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur memperoleh sertifikat operator pesawat udara atau sertifikat pengoperasian pesawat udara dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Perawatan Pesawat Udara

Pasal 46

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib merawat pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponennya untuk mempertahankan keandalan dan kelaikudaraan secara berkelanjutan.
- (2) Dalam perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponennya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setiap orang harus membuat program perawatan pesawat udara yang disahkan oleh Menteri.

Pasal 47

- (1) Perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 hanya dapat dilakukan oleh:
 - a. perusahaan angkutan udara yang telah memiliki sertifikat operator pesawat udara;
 - b. badan hukum organisasi perawatan pesawat udara yang telah memiliki sertifikat organisasi perawatan pesawat udara (*approved maintenance organization*); atau
 - c. personel ahli perawatan pesawat udara yang telah memiliki lisensi ahli perawatan pesawat udara (*aircraft maintenance engineer license*).
- (2) Sertifikat organisasi perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan lisensi ahli perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 48

Untuk mendapatkan sertifikat organisasi perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 47 ayat (1) huruf b harus memenuhi persyaratan:

- a. memiliki atau menguasai fasilitas dan peralatan pendukung perawatan secara berkelanjutan;
- b. memiliki atau menguasai personel yang telah mempunyai lisensi ahli perawatan pesawat udara sesuai dengan lingkup pekerjaannya;
- c. memiliki pedoman perawatan dan pemeriksaan;

- d. memiliki pedoman perawatan dan pemeriksaan (*maintenance manuals*) terkini yang dikeluarkan oleh pabrikan sesuai dengan jenis pesawat udara yang dioperasikan;
- e. memiliki pedoman jaminan mutu (*quality assurance manuals*) untuk menjamin dan mempertahankan kinerja perawatan pesawat udara, mesin, baling-baling, dan komponen secara berkelanjutan;
- f. memiliki atau menguasai suku cadang untuk mempertahankan keandalan dan kelaikudaraan berkelanjutan; dan
- g. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan.

Pasal 49

Sertifikat organisasi perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (1) huruf b dapat diberikan kepada organisasi perawatan pesawat udara di luar negeri yang memenuhi persyaratan setelah memiliki sertifikat organisasi perawatan pesawat udara yang diterbitkan oleh otoritas penerbangan negara yang bersangkutan.

Pasal 50

Setiap orang yang melanggar ketentuan perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. pembekuan sertifikat; dan/atau
- b. pencabutan sertifikat.

Pasal 51

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, prosedur, dan pemberian sertifikat organisasi perawatan pesawat udara dan lisensi ahli perawatan pesawat udara dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat Keselamatan dan Keamanan dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan

Pasal 52

- (1) Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia hanya dapat mendarat atau lepas landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku dalam keadaan darurat.
- (3) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 53

- (1) Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - b. pencabutan sertifikat.

Pasal 54

Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55

Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan.

Pasal 56

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57

Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Personel Pesawat Udara

Pasal 58

- (1) Setiap personel pesawat udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- (2) Personel pesawat udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian pesawat udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.
- (3) Lisensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. administratif;
 - b. sehat jasmani dan rohani;
 - c. memiliki sertifikat kompetensi di bidangnya; dan
 - d. lulus ujian.
- (4) Sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi.

Pasal 59

- (1) Personel pesawat udara yang telah memiliki lisensi wajib:
 - a. melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
 - b. mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
 - c. melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
- (2) Personel pesawat udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan lisensi; dan/atau
 - c. pencabutan lisensi.

Pasal 60

Lisensi personel pesawat udara yang diberikan oleh negara lain dapat diakui melalui proses pengesahan oleh Menteri.

Pasal 61

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara dan prosedur memperoleh lisensi, atau sertifikat kompetensi dan lembaga pendidikan dan/atau pelatihan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Asuransi dalam Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 62

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:

- a. pesawat udara yang dioperasikan;
 - b. personel pesawat udara yang dioperasikan;
 - c. tanggung jawab kerugian pihak kedua;
 - d. tanggung jawab kerugian pihak ketiga; dan
 - e. kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
- a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai wajib asuransi dalam pengoperasian pesawat udara dan pemberian sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 63

- (1) Pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia.
- (2) Dalam keadaan tertentu dan dalam waktu terbatas pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Menteri.
- (3) Pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk penerbangan ke dan dari luar negeri setelah adanya perjanjian antarnegara.
- (4) Pesawat udara sipil asing yang akan dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) harus memenuhi persyaratan kelaikudaraan.
- (5) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengoperasian pesawat udara sipil dan pemberian sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 64

Proses sertifikasi kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2), sertifikasi operator pesawat udara dan sertifikasi pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2), sertifikasi organisasi perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48, sertifikasi organisasi perawatan pesawat udara di luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49, dan lisensi personel pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) dilaksanakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan umum.

Pasal 65

Proses sertifikasi dan lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 dikenakan biaya.

Pasal 66

Ketentuan lebih lanjut mengenai lembaga penyelenggara pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi diatur dalam Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan Pesawat Udara Negara

Pasal 67

- (1) Setiap pesawat udara negara yang dibuat dan dioperasikan harus memenuhi standar rancang bangun, produksi, dan kelaikudaraan.
- (2) Pesawat udara negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki tanda identitas.

Pasal 68

Dalam keadaan tertentu pesawat udara negara dapat dipergunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya.

Pasal 69

Penggunaan pesawat udara negara asing untuk kegiatan angkutan udara dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilakukan setelah mendapat izin Pemerintah.

Pasal 70

Ketentuan lebih lanjut mengenai pesawat udara negara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IX KEPENTINGAN INTERNASIONAL ATAS OBJEK PESAWAT UDARA

Pasal 71

Objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha.

Pasal 72

Perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut.

Pasal 73

Dalam hal perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 tunduk pada hukum Indonesia, perjanjian tersebut harus dibuat dalam akta otentik yang paling sedikit memuat:

- a. identitas para pihak;
- b. identitas dari objek pesawat udara; dan
- c. hak dan kewajiban para pihak.

Pasal 74

- (1) Debitur dapat menerbitkan kuasa memohon deregistrasi kepada kreditur untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor atas pesawat terbang atau helikopter yang telah memperoleh tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
- (2) Kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diakui dan dicatat oleh Menteri dan tidak dapat dibatalkan tanpa persetujuan kreditur.
- (3) Kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tetap berlaku pada saat debitur dinyatakan pailit atau berada dalam keadaan tidak mampu membayar utang.
- (4) Kreditur merupakan satu-satunya pihak yang berwenang untuk mengajukan permohonan penghapusan pendaftaran pesawat terbang atau helikopter tersebut sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 75

- (1) Dalam hal debitur cedera janji, kreditur dapat mengajukan permohonan kepada Menteri sesuai dengan kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 untuk meminta penghapusan pendaftaran dan ekspor pesawat terbang atau helikopter.
- (2) Berdasarkan permohonan kreditur sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri wajib menghapus tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat terbang atau helikopter paling lama 5 (lima) hari kerja setelah permohonan diterima.

Pasal 76

Kementerian yang membidangi urusan penerbangan dan instansi pemerintah lainnya harus membantu dan memperlancar pelaksanaan upaya pemulihan yang dilakukan oleh kreditur berdasarkan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71.

Pasal 77

Hak-hak kreditur dan upaya pemulihan timbul pada saat ditandatanganinya perjanjian oleh para pihak.

Pasal 78

Kepentingan internasional, termasuk setiap pengalihan dan/atau subordinasi dari kepentingan tersebut, memperoleh prioritas pada saat kepentingan tersebut didaftarkan pada kantor pendaftaran internasional.

Pasal 79

- (1) Dalam hal debitur cedera janji, kreditur dapat meminta penetapan dari pengadilan negeri untuk memperoleh tindakan sementara berdasarkan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 tanpa didahului pengajuan gugatan pada pokok perkara untuk melaksanakan tuntutanya di Indonesia dan tanpa para pihak mengikuti mediasi yang diperintahkan oleh pengadilan.
- (2) Penetapan pengadilan negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu sebagaimana dinyatakan dalam deklarasi yang dibuat oleh Pemerintah sehubungan dengan konvensi dan protokol tersebut.

Pasal 80

Pengadilan, kurator, pengurus kepailitan, dan/atau debitur harus menyerahkan penguasaan objek pesawat udara kepada kreditur yang berhak dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 81

Tagihan-tagihan tertentu memiliki prioritas terhadap tagihan dari pemegang kepentingan internasional yang terdaftar atas objek pesawat udara.

Pasal 82

Ketentuan dalam konvensi internasional mengenai kepentingan internasional dalam peralatan bergerak dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara, di mana Indonesia merupakan pihak mempunyai kekuatan hukum di Indonesia dan merupakan ketentuan hukum khusus (*lex specialis*).

BAB X ANGKUTAN UDARA

Bagian Kesatu Jenis Angkutan Udara

Paragraf 1 Angkutan Udara Niaga

Pasal 83

- (1) Kegiatan angkutan udara terdiri atas:
 - a. angkutan udara niaga; dan
 - b. angkutan udara bukan niaga.
- (2) Angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. angkutan udara niaga dalam negeri; dan
 - b. angkutan udara niaga luar negeri.
- (3) Kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan secara berjadwal dan/atau tidak berjadwal oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional dan/atau asing untuk mengangkut penumpang dan kargo atau khusus mengangkut kargo.

Pasal 84

Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.

Pasal 85

- (1) Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal setelah mendapat persetujuan dari Menteri.

- (3) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah dan/atau atas permintaan badan usaha angkutan udara niaga nasional.
- (4) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan pada rute yang menjadi tanggung jawabnya dan pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.

Pasal 86

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dan/atau perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing untuk mengangkut penumpang dan kargo berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral.
- (2) Dalam hal angkutan udara niaga berjadwal luar negeri merupakan bagian dari perjanjian multilateral yang bersifat multisektoral, pelaksanaan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri tetap harus diatur melalui perjanjian bilateral.
- (3) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*).
- (4) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan badan usaha angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia dan mendapat persetujuan dari negara asing yang bersangkutan.
- (5) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara yang bersangkutan dan mendapat persetujuan Pemerintah Republik Indonesia.

Pasal 87

- (1) Dalam hal Indonesia melakukan perjanjian plurilateral mengenai angkutan udara dengan suatu organisasi komunitas negara asing, pelaksanaan perjanjian dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral dengan masing-masing negara anggota komunitas tersebut.
- (2) Dalam hal Indonesia sebagai anggota dari suatu organisasi komunitas negara yang melakukan perjanjian plurilateral mengenai angkutan udara dengan suatu organisasi komunitas negara lain, pelaksanaan perjanjian dilakukan berdasarkan ketentuan yang disepakati dalam perjanjian tersebut.

Pasal 88

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dapat melakukan kerja sama angkutan udara dengan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional lainnya untuk melayani angkutan dalam negeri dan/atau luar negeri.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan udara asing untuk melayani angkutan udara luar negeri.

Pasal 89

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing khusus mengangkut kargo dapat menurunkan dan menaikkan kargo di wilayah Indonesia berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.
- (2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.
- (3) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing khusus mengangkut kargo sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara yang bersangkutan dan mendapat persetujuan Pemerintah Republik Indonesia.

Pasal 90

- (1) Pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (*open sky*) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.

- (2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.

Pasal 91

- (1) Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal.
- (2) Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan persetujuan terbang (*flight approval*).
- (3) Badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara dapat melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal setelah mendapat persetujuan Menteri.
- (4) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah, pemerintah daerah dan/atau badan usaha angkutan udara niaga nasional.
- (5) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan angkutan udara pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.

Pasal 92

Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa:

- a. rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*);
- b. kelompok penumpang yang membeli seluruh atau sebagian kapasitas pesawat untuk melakukan paket perjalanan termasuk pengaturan akomodasi dan transportasi lokal (*inclusive tour charter*);
- c. seseorang yang membeli seluruh kapasitas pesawat udara untuk kepentingan sendiri (*own use charter*);
- d. taksi udara (*air taxi*); atau
- e. kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya.

Pasal 93

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri.
- (2) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara niaga asing wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri setelah mendapat persetujuan dari menteri terkait.

Pasal 94

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut penumpang dari wilayah Indonesia, kecuali penumpangnya sendiri yang diturunkan pada penerbangan sebelumnya (*in-bound traffic*).
- (2) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.
- (3) Prosedur dan tata cara pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.

Pasal 95

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing khusus pengangkut kargo yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut kargo dari wilayah Indonesia, kecuali dengan izin Menteri.
- (2) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing khusus pengangkut kargo yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.
- (3) Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.

Pasal 96

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan udara niaga, kerja sama angkutan udara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2 Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal

Pasal 97

- (1) Pelayanan yang diberikan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menjalankan kegiatannya dapat dikelompokkan paling sedikit dalam:
 - a. pelayanan dengan standar maksimum (*full services*);
 - b. pelayanan dengan standar menengah (*medium services*); atau
 - c. pelayanan dengan standar minimum (*no frills*).
- (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a adalah bentuk pelayanan maksimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan sesuai dengan jenis kelas pelayanan penerbangan.
- (3) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b adalah bentuk pelayanan sederhana yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.
- (4) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.
- (5) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menetapkan kelas pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memberitahukan kepada pengguna jasa tentang kondisi dan spesifikasi pelayanan yang disediakan.

Pasal 98

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang pelayanannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 ayat (1) huruf b dan huruf c merupakan badan usaha yang berbasis biaya operasi rendah.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pasal 99

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang berbasis biaya operasi rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 harus mengajukan permohonan izin kepada Menteri.
- (2) Menteri menetapkan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah memenuhi persyaratan yang ditetapkan.
- (3) Terhadap badan usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dilakukan evaluasi secara periodik.

Pasal 100

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 3 Angkutan Udara Bukan Niaga

Pasal 101

- (1) Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, lembaga tertentu, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya.
- (2) Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa:
 - a. angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*);
 - b. angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau
 - c. angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.

Pasal 102

- (1) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga dilarang melakukan kegiatan angkutan udara niaga, kecuali atas izin Menteri.
- (2) Izin Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan kepada pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga untuk melakukan kegiatan angkutan penumpang dan barang pada daerah tertentu, dengan memenuhi persyaratan tertentu, dan bersifat sementara.
- (3) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan izin; dan/atau
- c. pencabutan izin.

Pasal 103

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan udara bukan niaga, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 4 Angkutan Udara Perintis

Pasal 104

- (1) Angkutan udara perintis wajib diselenggarakan oleh Pemerintah, dan pelaksanaannya dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional berdasarkan perjanjian dengan Pemerintah.
- (2) Dalam penyelenggaraan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah daerah wajib menjamin tersedianya lahan, prasarana angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kompensasi lainnya.
- (3) Angkutan udara perintis dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.
(4) Angkutan udara perintis dievaluasi oleh Pemerintah setiap tahun.
- (5) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat mengubah suatu rute angkutan udara perintis menjadi rute komersial.

Pasal 105

Dalam keadaan tertentu angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dapat dilakukan oleh pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga.

Pasal 106

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 diberi kompensasi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis sesuai dengan rute dan jadwal yang telah ditetapkan.
(2) Kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. pemberian rute lain di luar rute perintis bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal untuk mendukung kegiatan angkutan udara perintis;
 - b. bantuan biaya operasi angkutan udara; dan/atau
 - c. bantuan biaya angkutan bahan bakar minyak.
- (3) Pelaksana kegiatan angkutan udara perintis dikenakan sanksi administratif berupa tidak diperkenankan mengikuti pelelangan tahun berikutnya dalam hal tidak melaksanakan kegiatan sesuai dengan kontrak pekerjaan tahun berjalan.

Pasal 107

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan udara perintis diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Perizinan Angkutan Udara

Paragraf 1 Perizinan Angkutan Udara Niaga

Pasal 108

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf a dilakukan oleh badan usaha di bidang angkutan udara niaga nasional.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), seluruh atau sebagian besar modalnya, harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (3) Dalam hal modal badan usaha angkutan udara niaga nasional yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibagi-bagi, salah

satu pemegang modal nasional harus tetap lebih besar dari pemegang modal asing (*single majority*).

Pasal 109

- (1) Untuk mendapatkan izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, paling sedikit harus memenuhi persyaratan:
 - a. akta pendirian badan usaha Indonesia yang usahanya bergerak di bidang angkutan udara niaga berjadwal atau angkutan udara niaga tidak berjadwal dan disahkan oleh Menteri yang berwenang;
 - b. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
 - c. surat keterangan domisili yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
 - d. surat persetujuan dari instansi yang bertanggung jawab di bidang penanaman modal apabila yang bersangkutan menggunakan fasilitas penanaman modal;
 - e. tanda bukti modal yang disetor;
 - f. garansi/jaminan bank; dan
 - g. rencana bisnis untuk kurun waktu paling singkat 5 (lima) tahun.
- (2) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e kecuali huruf f diserahkan dalam bentuk salinan yang telah dilegalisasi oleh instansi yang mengeluarkan, dan dokumen aslinya ditunjukkan kepada Menteri.

Pasal 110

- (1) Rencana bisnis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) huruf g paling sedikit memuat:
 - a. jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;
 - b. rencana pusat kegiatan operasi penerbangan dan rute penerbangan bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal;
 - c. rencana pusat kegiatan operasi penerbangan bagi badan usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal;
 - d. aspek pemasaran dalam bentuk potensi permintaan pasar angkutan udara;
 - e. sumber daya manusia yang terdiri dari manajemen, teknisi, dan personel pesawat udara;
 - f. kesiapan atau kelayakan operasi; dan
 - g. analisis dan evaluasi aspek ekonomi dan keuangan.
- (2) Penentuan dan penetapan lokasi pusat kegiatan operasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh Menteri paling sedikit dengan mempertimbangkan:
 - a. rencana tata ruang nasional;
 - b. pertumbuhan kegiatan ekonomi; dan
 - c. keseimbangan jaringan dan rute penerbangan nasional.

Pasal 111

- (1) Orang perseorangan dapat diangkat menjadi direksi badan usaha angkutan udara niaga, dengan memenuhi persyaratan:
 - a. memiliki kemampuan operasi dan manajerial pengelolaan usaha angkutan udara niaga;
 - b. telah dinyatakan lulus uji kepatutan dan uji kelayakan oleh Menteri;
 - c. tidak pernah terlibat tindak pidana berdasarkan putusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan udara; dan
 - d. pada saat memimpin badan usaha angkutan udara niaga, badan usahanya tidak pernah dinyatakan pailit sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (2) Persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi direktur utama badan usaha angkutan udara niaga.

Pasal 112

- (1) Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) berlaku selama pemegang izin masih menjalankan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan terus menerus mengoperasikan pesawat udara sesuai dengan izin yang diberikan.
 - (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi setiap tahun.
- (3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan sebagai pertimbangan untuk tetap diperbolehkan menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 113

- (1) Izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) dilarang dipindahtangankan kepada pihak lain sebelum melakukan kegiatan usaha angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang diberikan.
- (2) Pemindahtanganan izin usaha angkutan udara niaga hanya dapat dilakukan setelah pemegang izin usaha beroperasi dan mendapatkan persetujuan Menteri.
- (3) Pemegang Izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin.

Pasal 114

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur memperoleh izin usaha angkutan udara niaga dan pengangkatan direksi perusahaan angkutan udara niaga diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2

Perizinan Angkutan Udara Bukan Niaga

Pasal 115

- (1) Kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf b dilakukan setelah memperoleh izin dari Menteri.
- (2) Untuk mendapatkan izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang diselenggarakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha Indonesia, dan lembaga tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memiliki:
 - a. persetujuan dari instansi yang membina kegiatan pokoknya;
 - b. akta pendirian badan usaha atau lembaga yang telah disahkan oleh menteri yang berwenang;
 - c. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
 - d. surat keterangan domisili tempat kegiatan yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang; dan
 - e. rencana kegiatan angkutan udara.
- (3) Untuk mendapatkan izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang digunakan oleh orang perseorangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memiliki:
 - a. tanda bukti identitas diri yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
 - b. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
 - c. surat keterangan domisili tempat kegiatan yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang; dan
 - d. rencana kegiatan angkutan udara.
- (4) Dokumen sebagaimana tersebut pada ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d, serta ayat (2) huruf a, huruf b, dan huruf c diserahkan dalam bentuk salinan yang telah dilegalisasi oleh instansi yang mengeluarkan dan dokumen aslinya ditunjukkan kepada Menteri.
- (5) Rencana kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e dan ayat (3) huruf d paling sedikit memuat:
 - a. jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;
 - b. pusat kegiatan operasi penerbangan;
 - c. sumber daya manusia yang terdiri atas teknisi dan personel pesawat udara; serta
 - d. kesiapan serta kelayakan operasi.

Pasal 116

- (1) Izin kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 berlaku selama pemegang izin masih menjalankan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan terus menerus mengoperasikan pesawat udara.
 - (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi setiap tahun.
- (3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan sebagai pertimbangan untuk tetap diperbolehkan menjalankan kegiatannya.

Pasal 117

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur memperoleh izin kegiatan angkutan udara bukan niaga diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 3 Kewajiban Pemegang Izin Angkutan Udara

Pasal 118

(1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib:

- a. melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata paling lambat 12 (dua belas) bulan sejak izin diterbitkan dengan mengoperasikan minimal jumlah pesawat udara yang dimiliki dan dikuasai sesuai dengan lingkup usaha atau kegiatannya;
 - b. memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu;
 - c. mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - d. menutup asuransi tanggung jawab pengangkut dengan nilai pertanggungan sebesar santunan penumpang angkutan udara niaga yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi;
 - e. melayani calon penumpang secara adil tanpa diskriminasi atas dasar suku, agama, ras, antargolongan, serta strata ekonomi dan sosial;
 - f. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara, termasuk keterlambatan dan pembatalan penerbangan, setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri;
 - g. menyerahkan laporan kinerja keuangan yang telah diaudit oleh kantor akuntan publik terdaftar yang sekurang-kurangnya memuat neraca, laporan rugi laba, arus kas, dan rincian biaya, setiap tahun paling lambat akhir bulan April tahun berikutnya kepada Menteri;
 - h. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik badan usaha angkutan udara niaga, domisili badan usaha angkutan udara niaga dan pemilikan pesawat udara kepada Menteri; dan
 - i. memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan.
- (2) Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:
- a. angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;
 - b. angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan
 - c. angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.
- (3) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha, dan lembaga tertentu diwajibkan:
- a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain yang berlaku;
 - c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan
 - d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili kantor pusat kegiatan kepada Menteri.
- (4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh orang perseorangan diwajibkan:
- a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain;
 - c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan
 - d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili pemegang izin kegiatan kepada Menteri.

Pasal 119

- (1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang tidak melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara selama 12 (dua belas) bulan berturut-turut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf a, ayat (3) huruf a, dan ayat (4) huruf a, izin usaha angkutan udara niaga atau izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang diterbitkan tidak berlaku dengan sendirinya.

- (2) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.
- (3) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf d dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.
- (4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (3) huruf b dan ayat (4) huruf b dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.

Pasal 120

Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban pemegang izin angkutan udara, persyaratan, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 121

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga nasional dan perusahaan angkutan udara asing yang melakukan kegiatan angkutan udara ke dan dari wilayah Indonesia wajib menyerahkan data penumpang pra kedatangan atau keberangkatan (*pre-arrival or pre-departure passengers information*).
- (2) Data penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diserahkan sebelum kedatangan atau keberangkatan pesawat udara kepada petugas yang berwenang di bandar udara kedatangan atau keberangkatan di Indonesia.
- (3) Data penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat keterangan:
 - a. nama lengkap penumpang sesuai dengan paspor;
 - b. jenis kelamin;
 - c. kewarganegaraan;
 - d. nomor paspor;
 - e. tanggal lahir;
 - f. asal dan tujuan akhir penerbangan;
 - g. nomor kursi; dan
 - h. nomor bagasi.

Bagian Ketiga Jaringan dan Rute Penerbangan

Pasal 122

- (1) Jaringan dan rute penerbangan dalam negeri untuk angkutan udara niaga berjadwal ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Jaringan dan rute penerbangan luar negeri ditetapkan oleh Menteri berdasarkan perjanjian angkutan udara antarnegara.

Pasal 123

- (1) Jaringan dan rute penerbangan dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (1) ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. permintaan jasa angkutan udara;
 - b. terpenuhinya persyaratan teknis operasi penerbangan;
 - c. fasilitas bandar udara yang sesuai dengan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan;
 - d. terlayannya semua daerah yang memiliki bandar udara;
 - e. pusat kegiatan operasi penerbangan masing-masing badan usaha angkutan udara niaga berjadwal; serta
 - f. keterpaduan rute dalam negeri dan luar negeri.
- (2) Jaringan dan rute penerbangan luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2) ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. kepentingan nasional;
 - b. permintaan jasa angkutan udara;
 - c. pengembangan pariwisata;
 - d. potensi industri dan perdagangan;
 - e. potensi ekonomi daerah; dan
 - f. keterpaduan intra dan antarmoda.

Pasal 124

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional dapat mengajukan rute penerbangan baru dalam negeri dan/atau luar negeri kepada Menteri.
- (2) Menteri melakukan evaluasi pengajuan dan menetapkan rute penerbangan baru sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Pasal 125

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penetapan serta pemanfaatan jaringan dan rute penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat T a r i f

Pasal 126

- (1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo.
- (2) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi.
- (3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen:
 - a. tarif jarak;
 - b. pajak;
 - c. iuran wajib asuransi; dan
 - d. biaya tuslah/tambahan (*surcharge*).

Pasal 127

- (1) Hasil perhitungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (3) merupakan batas atas tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.
- (2) Tarif batas atas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat.
- (3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan kepada konsumen.
- (4) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dilarang menjual harga tiket kelas ekonomi melebihi tarif batas atas yang ditetapkan Menteri.
- (5) Badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/atau pencabutan izin rute penerbangan.

Pasal 128

- (1) Tarif penumpang pelayanan non-ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan kargo berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan mekanisme pasar.
- (2) Tarif angkutan udara niaga untuk penumpang dan angkutan kargo tidak berjadwal dalam negeri ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

Pasal 129

Tarif penumpang angkutan udara niaga dan angkutan kargo berjadwal luar negeri ditetapkan dengan berpedoman pada hasil perjanjian angkutan udara bilateral atau multilateral.

Pasal 130

Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi dan angkutan udara perintis serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara

Pasal 131

- (1) Untuk menunjang kegiatan angkutan udara niaga, dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang angkutan udara.
- (2) Kegiatan usaha penunjang angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat izin dari Menteri.

Pasal 132

Untuk mendapatkan izin usaha penunjang angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 ayat (2) wajib memenuhi persyaratan memiliki:

- a. akta pendirian badan usaha yang telah disahkan oleh menteri yang berwenang dan salah satu usahanya bergerak di bidang penunjang angkutan udara;
- b. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
- c. surat keterangan domisili yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
- d. surat persetujuan dari badan koordinasi penanaman modal atau badan koordinasi penanaman modal daerah apabila menggunakan fasilitas penanaman modal;
- e. tanda bukti modal yang disetor;
- f. garansi/jaminan bank; serta
- g. kelayakan teknis dan operasi.

Pasal 133

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur pemberian izin kegiatan usaha penunjang angkutan udara diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Pengangkutan untuk Penyandang Cacat, Lanjut Usia, Anak-Anak, dan/atau Orang Sakit

Pasal 134

- (1) Penyandang cacat, orang lanjut usia, anak-anak di bawah usia 12 (dua belas) tahun, dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha angkutan udara niaga.
- (2) Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:
 - a. pemberian prioritas tambahan tempat duduk;
 - b. penyediaan fasilitas kemudahan untuk naik ke dan turun dari pesawat udara;
 - c. penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat selama berada di pesawat udara;
 - d. sarana bantu bagi orang sakit;
 - e. penyediaan fasilitas untuk anak-anak selama berada di pesawat udara;
 - f. tersedianya personel yang dapat berkomunikasi dengan penyandang cacat, lanjut usia, anak-anak, dan/atau orang sakit; dan
 - g. tersedianya buku petunjuk tentang keselamatan dan keamanan penerbangan bagi penumpang pesawat udara dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, lanjut usia, dan orang sakit.
- (3) Pemberian perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak dipungut biaya tambahan.

Pasal 135

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya

Pasal 136

- (1) Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.

- (2) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa barang yang karena sifat, jenis, dan ukurannya memerlukan penanganan khusus.
- (3) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, atau bahan gas yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan jiwa, dan harta benda, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (4) Barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diklasifikasikan sebagai berikut:
 - a. bahan peledak (*explosives*);
 - b. gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*);
 - c. cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
 - d. bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);
 - e. bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
 - f. bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
 - g. bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
 - h. bahan atau barang perusak (*corrosive substances*);
 - i. cairan, aerosol, dan jelly (*liquids, aerosols, and gels*) dalam jumlah tertentu; atau
 - j. bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).
- (5) Badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.

Pasal 137

Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 138

- (1) Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat udara.
- (2) Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus dan/atau barang berbahaya wajib menyediakan tempat penyimpanan atau penumpukan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam pesawat udara.
- (3) Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.

Pasal 139

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara prosedur pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya serta pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan Tanggung Jawab Pengangkut

Paragraf 1 Wajib Angkut

Pasal 140

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.
- (3) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Paragraf 2 Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang dan/atau Pengirim Kargo

Pasal 141

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka yang diakibatkan kejadian angkutan udara di dalam pesawat dan/atau naik turun pesawat udara.
- (2) Apabila kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) timbul karena tindakan sengaja atau kesalahan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dan tidak dapat mempergunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.
- (3) Ahli waris atau korban sebagai akibat kejadian angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan penuntutan ke pengadilan untuk mendapatkan ganti kerugian tambahan selain ganti kerugian yang telah ditetapkan.

Pasal 142

- (1) Pengangkut tidak bertanggung jawab dan dapat menolak untuk mengangkut calon penumpang yang sakit, kecuali dapat menyerahkan surat keterangan dokter kepada pengangkut yang menyatakan bahwa orang tersebut diizinkan dapat diangkut dengan pesawat udara.
- (2) Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib didampingi oleh seorang dokter atau perawat yang bertanggung jawab dan dapat membantunya selama penerbangan berlangsung.

Pasal 143

Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.

Pasal 144

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena bagasi tercatat hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama bagasi tercatat berada dalam pengawasan pengangkut.

Pasal 145

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim kargo karena kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak yang diakibatkan oleh kegiatan angkutan udara selama kargo berada dalam pengawasan pengangkut.

Pasal 146

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Pasal 147 a

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
 - a. mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
 - b. memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Pasal 148

Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 sampai dengan Pasal 147 tidak berlaku untuk:

- a. angkutan pos;
- b. angkutan penumpang dan/atau kargo yang dilakukan oleh pesawat udara negara; dan
- c. angkutan udara bukan niaga.

Pasal 149

Ketentuan lebih lanjut mengenai batas waktu keterlambatan angkutan udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 3

Dokumen Angkutan Penumpang, Bagasi, dan Kargo

Pasal 150

Dokumen angkutan udara terdiri atas:

- a. tiket penumpang pesawat udara;
- b. pas masuk pesawat udara (*boarding pass*);
- c. tanda pengenal bagasi (*baggage identification/claim tag*); dan
- d. surat muatan udara (*airway bill*).

Pasal 151

- (1) Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif.
- b. (2) Tiket penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. nomor, tempat, dan tanggal penerbitan;
 - b. nama penumpang dan nama pengangkut;
 - c. tempat, tanggal, waktu pemberangkatan, dan tujuan pendaratan;
 - d. nomor penerbangan;
 - e. tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan, apabila ada; dan
 - f. pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.
- (3) Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah.
- (4) Dalam hal tiket tidak diisi keterangan-keterangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Pasal 152

- (1) Pengangkut harus menyerahkan pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 150 huruf b kepada penumpang.
- (2) Pas masuk pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. nama penumpang;
 - b. rute penerbangan;
 - c. nomor penerbangan;
 - d. tanggal dan jam keberangkatan;
 - e. nomor tempat duduk;
 - f. pintu masuk ke ruang tunggu menuju pesawat udara (*boarding gate*); dan
 - g. waktu masuk pesawat udara (*boarding time*).

Pasal 153

- (1) Pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 150 huruf c kepada penumpang.
- (2) Tanda pengenal bagasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. nomor tanda pengenal bagasi;
 - b. kode tempat keberangkatan dan tempat tujuan; dan
 - c. berat bagasi.
- (3) Dalam hal tanda pengenal bagasi tidak diisi keterangan-keterangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), hilang, atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Pasal 154

Tiket penumpang dan tanda pengenal bagasi dapat disatukan dalam satu dokumen angkutan udara.

Pasal 155

- (1) Surat muatan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 150 huruf d wajib dibuat oleh pengirim kargo.
- (2) Surat muatan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. tanggal dan tempat surat muatan udara dibuat;
 - b. tempat pemberangkatan dan tujuan;
 - c. nama dan alamat pengangkut pertama;
 - d. nama dan alamat pengirim kargo;
 - e. nama dan alamat penerima kargo;
 - f. jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada;
 - g. jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo;
 - h. jenis atau macam kargo yang dikirim; dan
 - i. pernyataan bahwa pengangkutan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.
- (3) Penyerahan surat muatan udara oleh pengirim kepada pengangkut membuktikan kargo telah diterima oleh pengangkut dalam keadaan sebagaimana tercatat dalam surat muatan udara.
- (4) Dalam hal surat muatan udara tidak diisi keterangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) atau tidak diserahkan kepada pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Pasal 156

- (1) Surat muatan udara wajib dibuat sekurang-kurangnya rangkap 3 (tiga), lembar asli diserahkan pada saat pengangkut menerima barang untuk diangkut.
- (2) Pengangkut wajib menandatangani surat muatan udara sebelum barang dimuat ke dalam pesawat udara.

Pasal 157

Surat muatan udara tidak dapat diperjualbelikan atau dijadikan jaminan kepada orang lain dan/atau pihak lain.

Pasal 158

Pengangkut wajib memberi prioritas pengiriman dokumen penting yang bersifat segera serta kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk (*perishable goods*).

Pasal 159

Dalam hal pengirim kargo menyatakan secara tertulis harga kargo yang sebenarnya, pengangkut dan pengirim kargo dapat membuat kesepakatan khusus untuk kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk dengan mengecualikan besaran kompensasi tanggung jawab yang diatur dalam undang-undang ini.

Pasal 160

- Pengangkut dan pengirim kargo dapat menyepakati syarat-syarat khusus untuk angkutan kargo:
- a. yang nilainya lebih tinggi dibandingkan dengan besar ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang ini; dan/atau
 - b. yang memerlukan perawatan atau penanganan khusus dan harus disertai perjanjian khusus dengan tambahan imbalan untuk mengasuransikan kargo tersebut.

Pasal 161

- (1) Pengirim bertanggung jawab atas kebenaran surat muatan udara.
- (2) Pengirim kargo bertanggung jawab atas kelengkapan dokumen lainnya yang dipersyaratkan oleh instansi terkait dan menyerahkan kepada pengangkut.
- (3) Pengirim bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengangkut atau pihak lain sebagai akibat dari ketidakbenaran surat muatan udara yang dibuat oleh pengirim.

Pasal 162

- (1) Pengangkut wajib segera memberi tahu penerima kargo pada kesempatan pertama bahwa kargo telah tiba dan segera diambil.
- (2) Biaya yang timbul akibat penerima kargo terlambat atau lalai mengambil pada waktu yang telah ditentukan menjadi tanggung jawab penerima.

Pasal 163

Dalam hal kargo belum diserahkan kepada penerima, pengirim dapat meminta kepada pengangkut untuk menyerahkan kargo tersebut kepada penerima lain atau mengirimkan kembali kepada pengirim, dan semuanya atas biaya dan tanggung jawab pengirim.

Pasal 164

- (1) Dalam hal penerima kargo, setelah diberitahu sesuai dengan waktu yang diperjanjikan tidak mengambil kargo, semua biaya yang ditimbulkannya menjadi tanggung jawab penerima kargo.
- (2) Kargo yang telah melebihi batas waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut berhak menjualnya dan hasilnya digunakan untuk pembayaran biaya yang timbul akibat kargo yang tidak diambil oleh penerima.
- (3) Penjualan kargo sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan cara yang paling cepat, tepat, dan dengan harga yang wajar.
- (4) Hasil penjualan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diserahkan kepada yang berhak menerima setelah dipotong biaya yang dikeluarkan oleh pengangkut sepanjang dapat dibuktikan.
- (5) Penerima kargo tidak berhak menuntut ganti kerugian atas kerugian yang dideritanya karena penjualan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Paragraf 4 Besaran Ganti Kerugian

Pasal 165

- (1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap pada tubuh, luka-luka pada tubuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.
- (2) Jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jumlah ganti kerugian yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga di luar ganti kerugian yang diberikan oleh lembaga asuransi yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 166

Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165 ayat (1).

Pasal 167

Jumlah ganti kerugian untuk bagasi kabin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 143 ditetapkan setinggi-tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

Pasal 168

- (1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri.
- (2) Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 atau kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah, atau rusak.
- (3) Apabila kerusakan atau kehilangan sebagian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan seluruh bagasi atau seluruh kargo tidak dapat digunakan lagi, pengangkut bertanggung jawab berdasarkan seluruh berat bagasi atau kargo yang tidak dapat digunakan tersebut.

Pasal 169

Pengangkut dan penumpang dapat membuat persetujuan khusus untuk menetapkan jumlah ganti kerugian yang lebih tinggi dari jumlah ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1).

Pasal 170

Jumlah ganti kerugian untuk setiap keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

Pasal 171

Dalam hal orang yang dipekerjakan atau mitra usaha yang bertindak atas nama pengangkut digugat untuk membayar ganti kerugian untuk kerugian yang timbul karena tindakan yang dilakukan di luar batas kewenangannya, menjadi tanggung jawab yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 172

- (1) Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165, Pasal 168, dan Pasal 170 dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
 - a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
 - b. kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga;
 - c. tingkat inflasi kumulatif;
 - d. pendapatan per kapita; dan
 - e. perkiraan usia harapan hidup.
- (3) Berdasarkan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertimbangkan saran dan masukan dari menteri yang membidangi urusan keuangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 5

Pihak yang Berhak Menerima Ganti Kerugian

Pasal 173

- (1) Dalam hal seorang penumpang meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1), yang berhak menerima ganti kerugian adalah ahli waris penumpang tersebut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Dalam hal tidak ada ahli waris yang berhak menerima ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan usaha angkutan udara niaga menyerahkan ganti kerugian kepada negara setelah dikurangi biaya pengurusan jenazah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 6

Jangka Waktu Pengajuan Klaim

Pasal 174

- (1) Klaim atas kerusakan bagasi tercatat harus diajukan pada saat bagasi tercatat diambil oleh penumpang.
- (2) Klaim atas keterlambatan atau tidak diterimanya bagasi tercatat harus diajukan pada saat bagasi tercatat seharusnya diambil oleh penumpang.
- (3) Bagasi tercatat dinyatakan hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak tiba di tempat tujuan.
- (4) Klaim atas kehilangan bagasi tercatat diajukan setelah jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terlampaui.

Pasal 175

- (1) Klaim atas kerusakan kargo harus diajukan pada saat kargo diambil oleh penerima kargo.
- (2) Klaim atas keterlambatan atau tidak diterimanya kargo harus diajukan pada saat kargo seharusnya diambil oleh penerima kargo.
- (3) Kargo dinyatakan hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak tiba di tempat tujuan.
- (4) Klaim atas kehilangan kargo diajukan setelah jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terlampaui.

Paragraf 7

Hal Gugatan

Pasal 176

Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144,

Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

Pasal 177

Hak untuk menggugat kerugian yang diderita penumpang atau pengirim kepada pengangkut dinyatakan kedaluwarsa dalam jangka waktu 2 (dua) tahun dihitung mulai tanggal seharusnya kargo dan bagasi tersebut tiba di tempat tujuan.

Paragraf 8

Pernyataan Kemungkinan Meninggal Dunia
bagi Penumpang Pesawat Udara yang Hilang

Pasal 178

- (1) Penumpang yang berada dalam pesawat udara yang hilang, dianggap telah meninggal dunia, apabila dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah tanggal pesawat udara seharusnya mendarat di tempat tujuan akhir tidak diperoleh kabar mengenai hal ihwal penumpang tersebut, tanpa diperlukan putusan pengadilan.
- (2) Hak penerimaan ganti kerugian dapat diajukan setelah lewat jangka waktu 3 (tiga) bulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Paragraf 9

Wajib Asuransi

Pasal 179

Pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang dan kargo yang diangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 146.

Pasal 180

Besarnya pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Pasal 165, Pasal 168, dan Pasal 170.

Paragraf 10

Tanggung Jawab pada Angkutan Udara
oleh Beberapa Pengangkut Berturut – turut

Pasal 181

- (1) Pengangkutan yang dilakukan berturut-turut oleh beberapa pengangkut dianggap sebagai satu pengangkutan, dalam hal diperjanjikan sebagai satu perjanjian angkutan udara oleh pihak-pihak yang bersangkutan dengan tanggung jawab sendiri-sendiri atau bersama-sama.
- (2) Dalam hal tidak ada perjanjian oleh pihak-pihak yang bersangkutan, kerugian yang diderita penumpang, pengirim, dan/atau penerima kargo menjadi tanggung jawab pihak pengangkut yang mengeluarkan dokumen angkutan.

Paragraf 11

Tanggung Jawab pada Angkutan Intermoda

Pasal 182

- (1) Pengangkut hanya bertanggung jawab terhadap kerugian yang terjadi dalam kegiatan angkutan udara dalam hal pengangkutan dilakukan melalui angkutan intermoda.
- (2) Dalam hal angkutan intermoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), para pihak pengangkut menggunakan 1 (satu) dokumen angkutan, tanggung jawab dibebankan kepada pihak yang menerbitkan dokumen.

Paragraf 12 Tanggung Jawab Pengangkut Lain

Pasal 183

Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144 Pasal 145, dan Pasal 146 berlaku juga bagi angkutan udara yang dilaksanakan oleh pihak pengangkut lain yang mengadakan perjanjian pengangkutan selain pengangkut.

Paragraf 13 Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga

Pasal 184

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara, atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan.
- (2) Ganti kerugian terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penghitungan besaran ganti kerugian, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 185

Pengangkut dapat menuntut pihak ketiga yang mengakibatkan timbulnya kerugian terhadap penumpang, pengirim, atau penerima kargo yang menjadi tanggung jawab pengangkut.

Paragraf 14 Persyaratan Khusus

Pasal 186

- (1) Pengangkut dilarang membuat perjanjian atau persyaratan khusus yang meniadakan tanggung jawab pengangkut atau menentukan batas yang lebih rendah dari batas ganti kerugian yang diatur dalam undang-undang ini.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan Angkutan Multimoda

Pasal 187

- (1) Angkutan udara dapat merupakan bagian angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda.
- (2) Kegiatan angkutan udara dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan usaha angkutan udara dan badan usaha angkutan multimoda, dan/atau badan usaha moda lainnya.

Pasal 188

Angkutan multimoda dilakukan oleh badan usaha yang telah mendapat izin untuk melakukan angkutan multimoda dari Menteri.

Pasal 189

- (1) Badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 bertanggung jawab (*liability*) terhadap barang kiriman sejak diterima sampai diserahkan kepada penerima barang.
- (2) Tanggung jawab angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan barang.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan dalam hal badan usaha angkutan multimoda atau agennya dapat membuktikan telah dilaksanakannya segala prosedur untuk mencegah terjadinya kehilangan, kerusakan barang, serta keterlambatan penyerahan barang.
- (4) Tanggung jawab badan usaha angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat terbatas.

Pasal 190

Badan usaha angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pasal 191

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XI KEBANDARUDARAAN

Bagian Kesatu Umum

Pasal 192

Bandar udara terdiri atas:

- a. bandar udara umum, yang selanjutnya disebut bandar udara; dan
- b. bandar udara khusus.

Bagian Kedua Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Pasal 193

- (1) Tatanan kebandarudaraan nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan bandar udara yang andal, terpadu, efisien, serta mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- (2) Tatanan kebandarudaraan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem perencanaan kebandarudaraan nasional yang menggambarkan interdependensi, interrelasi, dan sinergi antar-unsur yang meliputi sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi, dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional.
- (3) Tatanan kebandarudaraan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara; serta
 - b. rencana induk nasional bandar udara.

Pasal 194

Bandar udara memiliki peran sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta
- f. prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 195

Bandar udara berfungsi sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan:

- a. pemerintahan; dan/atau
- b. pengusaha.

Pasal 196

Penggunaan bandar udara terdiri atas bandar udara internasional dan bandar udara domestik.

Pasal 197

- (1) Hierarki bandar udara terdiri atas bandar udara pengumpul (*hub*) dan bandar udara pengumpan (*spoke*).
- (2) Bandar udara pengumpul sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan primer, sekunder, dan tersier.
- (3) Bandar udara pengumpan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bandar udara tujuan atau penunjang dari bandar udara pengumpul dan merupakan salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

Pasal 198

Klasifikasi bandar udara terdiri atas beberapa kelas bandar udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional bandar udara.

Pasal 199

- (1) Rencana induk nasional bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (3) huruf b merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan bandar udara.
- (2) Rencana induk nasional bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
 - b. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
 - c. potensi sumber daya alam;
 - d. perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional;
 - e. sistem transportasi nasional;
 - f. keterpaduan intermoda dan multimoda; serta
 - g. peran bandar udara.
- (3) Rencana induk nasional bandar udara memuat:
 - a. kebijakan nasional bandar udara; dan
 - b. rencana lokasi bandar udara beserta penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara.

Pasal 200

- (1) Menteri menetapkan tatanan kebandarudaraan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (2) Tatanan kebandarudaraan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis, tatanan kebandarudaraan nasional dapat ditinjau lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penetapan tatanan kebandarudaraan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Penetapan Lokasi Bandar Udara

Pasal 201

- (1) Lokasi bandar udara ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. titik koordinat bandar udara; dan
 - b. rencana induk bandar udara.
- (3) Penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. rencana induk nasional bandar udara;
 - b. keselamatan dan keamanan penerbangan;
 - c. keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat dan kegiatan lain terkait di lokasi bandar udara;
 - d. kelayakan ekonomis, finansial, sosial, pengembangan wilayah, teknis pembangunan, dan pengoperasian; serta
 - e. kelayakan lingkungan.

Pasal 202

Rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 201 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat:

- a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- b. kebutuhan fasilitas;
- c. tata letak fasilitas;
- d. tahapan pelaksanaan pembangunan;
- e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan;
- f. daerah lingkungan kerja;

- g. daerah lingkungan kepentingan;
- h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan
- i. batas kawasan kebisingan.

Pasal 203

- (1) Daerah lingkungan kerja bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf f merupakan daerah yang dikuasai badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara, yang digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas bandar udara.
- (2) Pada daerah lingkungan kerja bandar udara yang telah ditetapkan, dapat diberikan hak pengelolaan atas tanah dan/atau pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 204

- (1) Dalam pelayanan kegiatan angkutan udara dapat ditetapkan tempat pelaporan keberangkatan (*city check in counter*) di luar daerah lingkungan kerja bandar udara yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Tempat pelaporan keberangkatan (*city check in counter*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari daerah lingkungan kerja bandar udara dan harus memperhatikan aspek keamanan penerbangan.

Pasal 205

- (1) Daerah lingkungan kepentingan bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf g merupakan daerah di luar lingkungan kerja bandar udara yang digunakan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kelancaran aksesibilitas penumpang dan kargo.
- (2) Pemanfaatan daerah lingkungan kepentingan bandar udara harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

Pasal 206

Kawasan keselamatan operasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf h terdiri atas:

- a. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas;
- b. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
- c. kawasan di bawah permukaan transisi;
- d. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam;
- e. kawasan di bawah permukaan kerucut; dan
- f. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar.

Pasal 207

Batas kawasan kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf i merupakan kawasan tertentu di sekitar bandar udara yang terpengaruh gelombang suara mesin pesawat udara yang terdiri atas:

- a. kebisingan tingkat I;
- b. kebisingan tingkat II; dan
- c. kebisingan tingkat III.

Pasal 208

- (1) Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan tidak boleh melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan.
- (2) Pengecualian terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan Menteri, dan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a. merupakan fasilitas yang mutlak diperlukan untuk operasi penerbangan;
 - b. memenuhi kajian khusus aeronautika; dan
 - c. sesuai dengan ketentuan teknis keselamatan operasi penerbangan.
- (3) Bangunan yang melebihi batasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib diinformasikan melalui pelayanan informasi aeronautika (*aeronautical information service*).

Pasal 209

Batas daerah lingkungan kerja, daerah lingkungan kepentingan, kawasan keselamatan operasi penerbangan, dan batas kawasan kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf f, huruf g, huruf h, dan huruf i ditetapkan dengan koordinat geografis.

Pasal 210

Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.

Pasal 211

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara, pemerintah daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara.
- (2) Untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah daerah wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara dengan memperhatikan rencana induk bandar udara dan rencana induk nasional bandar udara.

Pasal 212

Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya menjamin tersedianya aksesibilitas dan utilitas untuk menunjang pelayanan bandar udara.

Pasal 213

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penetapan lokasi bandar udara dan tempat pelayanan penunjang di luar daerah lingkungan kerja diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat Pembangunan Bandar Udara

Pasal 214

Bandar udara sebagai bangunan gedung dengan fungsi khusus, pembangunannya wajib memperhatikan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, mutu pelayanan jasa kebandarudaraan, kelestarian lingkungan, serta keterpaduan intermoda dan multimoda.

Pasal 215

- (1) Izin mendirikan bangunan bandar udara ditetapkan oleh Pemerintah setelah berkoordinasi dengan pemerintah daerah.
- (2) Izin mendirikan bangunan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan setelah memenuhi persyaratan:
 - a. bukti kepemilikan dan/atau penguasaan lahan;
 - b. rekomendasi yang diberikan oleh instansi terkait terhadap utilitas dan aksesibilitas dalam penyelenggaraan bandar udara;
 - c. bukti penetapan lokasi bandar udara;
 - d. rancangan teknik terinci fasilitas pokok bandar udara; dan
 - e. kelestarian lingkungan.

Pasal 216

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembangunan bandar udara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Pengoperasian Bandar Udara

Paragraf 1 Sertifikasi Operasi Bandar Udara

Pasal 217

- (1) Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.

- (2) Bandar udara yang telah memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan, Menteri memberikan:
 - a. sertifikat bandar udara, untuk bandar udara yang melayani pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk atau dengan berat maksimum tinggal landas lebih dari 5.700 (lima ribu tujuh ratus) kilogram; atau
 - b. register bandar udara, untuk bandar udara yang melayani pesawat udara dengan kapasitas maksimum 30 (tiga puluh) tempat duduk atau dengan berat maksimum tinggal landas sampai dengan 5.700 (lima ribu tujuh ratus) kilogram.
- (3) Sertifikat bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, diberikan setelah bandar udara memiliki buku pedoman pengoperasian bandar udara (*aerodrome manual*) yang memenuhi persyaratan teknis tentang:
 - a. personel;
 - b. fasilitas;
 - c. prosedur operasi bandar udara; dan
 - d. sistem manajemen keselamatan operasi bandar udara.
- (4) Register bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b diberikan setelah bandar udara memiliki buku pedoman pengoperasian bandar udara yang memenuhi persyaratan teknis tentang:
 - a. personel;
 - b. fasilitas; dan
 - c. prosedur operasi bandar udara.
- (5) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara tidak memenuhi ketentuan pelayanan jasa bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. penurunan tarif jasa bandar udara; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 218

Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan penerbangan, pelayanan jasa bandar udara, serta tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat bandar udara atau register bandar udara dan pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2 Fasilitas Bandar Udara

Pasal 219

- (1) Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.
- (2) Setiap fasilitas bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikan oleh Menteri.
- (3) Untuk mempertahankan kesiapan fasilitas bandar udara, badan usaha bandar udara, atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan perawatan dalam jangka waktu tertentu dengan cara pengecekan, tes, verifikasi, dan/atau kalibrasi.
- (4) Untuk menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur, dan personel, badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melakukan pelatihan penanggulangan keadaan darurat secara berkala.
- (5) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), dan ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 220

- (1) Pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 217 ayat (1) wajib dilakukan oleh tenaga manajerial yang memiliki kemampuan dan kompetensi operasi dan manajerial di bidang teknis dan/atau operasi bandar udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

Pasal 221

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengoperasian fasilitas bandar udara serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 3 Personel Bandar Udara

Pasal 222

- (1) Setiap personel bandar udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- (2) Personel bandar udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.
- (3) Lisensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. administratif;
 - b. sehat jasmani dan rohani;
 - c. memiliki sertifikat kompetensi di bidangnya; dan
 - d. lulus ujian.
- (4) Sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi oleh Menteri.

Pasal 223

- (1) Personel bandar udara yang telah memiliki lisensi wajib:
 - a. melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
 - b. mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
 - c. melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
- (2) Personel bandar udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan lisensi; dan/atau
 - c. pencabutan lisensi.

Pasal 224

Lisensi personel bandar udara yang diberikan oleh negara lain dinyatakan sah melalui proses pengesahan atau validasi oleh Menteri.

Pasal 225

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara dan prosedur memperoleh lisensi, lembaga pendidikan dan/atau pelatihan, serta pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara

Paragraf 1 Kegiatan Pemerintahan di Bandar Udara

Pasal 226

- (1) Kegiatan pemerintahan di bandar udara meliputi:
 - a. pembinaan kegiatan penerbangan;
 - b. kepabeanan;
 - c. keimigrasian; dan
 - d. kekarantinaan.
- (2) Pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh otoritas bandar udara.

- (3) Fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan pemerintahan di bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2 Otoritas Bandar Udara

Pasal 227

- (1) Otoritas bandar udara ditetapkan oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dibentuk untuk satu atau beberapa bandar udara terdekat.
- (3) Otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan tugasnya berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat.

Pasal 228

Otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 227 ayat (1) mempunyai tugas dan tanggung jawab:

- a. menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
- b. memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
- c. menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan bandar udara;
- d. menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional bandar udara yang dianggap tidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;
- e. melaporkan kepada pimpinan tertinggi dalam hal pejabat instansi di bandar udara, melalalkan tugas dan tanggungjawabnya serta mengabaikan dan/atau tidak menjalankan kebijakan dan peraturan yang ada di bandar udara; dan
- f. melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya kepada Menteri.

Pasal 229

Otoritas bandar udara sebagaimana dalam Pasal 227 ayat (1) mempunyai wewenang:

- a. mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- b. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- c. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
- d. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
- e. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi penggunaan kawasan keselamatan operasional penerbangan dan daerah lingkungan kerja bandar udara serta daerah lingkungan kepentingan bandar udara;
- f. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan jasa di bandar udara; dan
- g. memberikan sanksi administratif kepada badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, dan/atau badan usaha lainnya yang tidak memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 230

Aparat otoritas bandar udara merupakan pegawai negeri sipil yang memiliki kompetensi di bidang penerbangan sesuai dengan standar dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 231

Ketentuan lebih lanjut mengenai otoritas bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 3 Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara

Pasal 232

- (1) Kegiatan pengusahaan bandar udara terdiri atas:

- a. pelayanan jasa kebandarudaraan; dan
 - b. pelayanan jasa terkait bandar udara.
- (2) Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan:
- a. fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
 - b. fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
 - c. fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
 - d. lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
- (3) Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi kegiatan:
- a. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas:
 - 1) penyediaan hanggar pesawat udara;
 - 2) perbengkelan pesawat udara;
 - 3) pergundangan;
 - 4) katering pesawat udara;
 - 5) pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*);
 - 6) pelayanan penumpang dan bagasi; serta
 - 7) penanganan kargo dan pos.
 - b. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
 - 1) penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel;
 - 2) penyediaan toko dan restoran;
 - 3) penyimpanan kendaraan bermotor;
 - 4) pelayanan kesehatan;
 - 5) perbankan dan/atau penukaran uang; dan
 - 6) transportasi darat.
 - c. jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan bandar udara, terdiri atas:
 - 1) penyediaan tempat bermain dan rekreasi;
 - 2) penyediaan fasilitas perkantoran;
 - 3) penyediaan fasilitas olah raga;
 - 4) penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan;
 - 5) pengisian bahan bakar kendaraan bermotor; dan
 - 6) periklanan.

Pasal 233

- (1) Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dalam Pasal 232 ayat (2) dapat diselenggarakan oleh:
 - a. badan usaha bandar udara untuk bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dari Menteri; atau
 - b. unit penyelenggara bandar udara untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (2) Izin Menteri sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf a diberikan setelah memenuhi persyaratan administrasi, keuangan, dan manajemen.
- (3) Izin Menteri sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf a tidak dapat dipindahtangankan.
- (4) Pelayanan jasa terkait dengan bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 232 ayat (3) dapat diselenggarakan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia.
- (5) Badan usaha bandar udara yang memindahtangankan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin.

Pasal 234

- (1) Dalam melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 232 ayat (2), badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara wajib:
 - a. memiliki sertifikat bandar udara atau register bandar udara;
 - b. menyediakan fasilitas bandar udara yang laik operasi, serta memelihara kelaikan fasilitas bandar udara;

- c. menyediakan personel yang mempunyai kompetensi untuk perawatan dan pengoperasian fasilitas bandar udara;
 - d. mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel yang merawat dan mengoperasikan fasilitas bandar udara;
 - e. menyediakan dan memperbaiki setiap prosedur pengoperasian dan perawatan fasilitas bandar udara;
 - f. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri;
 - g. menyediakan fasilitas kelancaran lalu lintas personel pesawat udara dan petugas operasional;
 - h. menjaga dan meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
 - i. menjaga dan meningkatkan keamanan dan ketertiban bandar udara;
 - j. memelihara kelestarian lingkungan;
 - k. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - l. melakukan pengawasan dan pengendalian secara internal atas kelaikan fasilitas bandar udara, pelaksanaan prosedur perawatan dan pengoperasian fasilitas bandar udara, serta kompetensi personel bandar udara; dan
 - m. memberikan laporan secara berkala kepada Menteri dan otoritas bandar udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
- a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 235

- (1) Pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan oleh badan usaha bandar udara diselenggarakan berdasarkan konsesi dan/atau bentuk lainnya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan diberikan oleh Menteri dan dituangkan dalam perjanjian.
- (2) Hasil konsesi dan/atau bentuk lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pendapatan negara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 236

Badan usaha bandar udara dapat menyelenggarakan 1 (satu) atau lebih bandar udara yang diusahakan secara komersial.

Pasal 237

- (1) Pengusahaan bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 232 ayat (1) yang dilakukan oleh badan usaha bandar udara, seluruh atau sebagian besar modalnya harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (2) Dalam hal modal badan usaha bandar udara yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terbagi atas beberapa pemilik modal, salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemegang modal asing.

Pasal 238

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan pengusahaan di bandar udara, serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh Pelayanan dan Fasilitas Khusus

Pasal 239

- (1) Penyandang cacat, orang sakit, orang lanjut usia, dan anak-anak berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara.
- (2) Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pemberian prioritas pelayanan di terminal;
 - b. menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di terminal;
 - c. sarana bantu bagi orang sakit;
 - d. menyediakan fasilitas untuk ibu merawat bayi (*nursery*);

- e. tersedianya personel yang khusus bertugas untuk melayani atau berkomunikasi dengan penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia; serta
 - f. tersedianya informasi atau petunjuk tentang keselamatan bangunan bagi penumpang di terminal dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan Tanggung Jawab Ganti Kerugian

Pasal 240

- (1) Badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara.
- (2) Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. kematian atau luka fisik orang;
 - b. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau
 - c. dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara.
- (3) Risiko atas tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan.
- (4) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 241

Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di bandar udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya.

Pasal 242

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab atas kerugian serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan Tarif Jasa Kebandarudaraan

Pasal 243

Setiap pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait dengan bandar udara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan.

Pasal 244

- (1) Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 243 ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Besaran tarif jasa kebandarudaraan pada bandar udara yang diusahakan secara komersial ditetapkan oleh badan usaha bandar udara.
- (3) Besaran tarif jasa kebandarudaraan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial ditetapkan dengan:
 - a. Peraturan Pemerintah untuk bandar udara yang diselenggarakan oleh unit penyelenggara bandar udara; atau
 - b. Peraturan daerah untuk bandar udara yang diselenggarakan oleh unit penyelenggara bandar udara pemerintah daerah.

Pasal 245

Besaran tarif jasa terkait pada bandar udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

Pasal 246

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan tarif jasa kebandarudaraan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesepuluh Bandar Udara Khusus

Pasal 247

- (1) Dalam rangka menunjang kegiatan tertentu, Pemerintah, pemerintah daerah, dan/atau badan hukum Indonesia dapat membangun bandar udara khusus setelah mendapat izin pembangunan dari Menteri.
- (2) Izin pembangunan bandar udara khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. bukti kepemilikan dan/atau penguasaan lahan;
 - b. rekomendasi yang diberikan oleh pemerintah daerah setempat;
 - c. rancangan teknik terinci fasilitas pokok; dan
 - d. kelestarian lingkungan.
- (3) Ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan pada bandar udara khusus berlaku sebagaimana ketentuan pada bandar udara.

Pasal 248

Pengawasan dan pengendalian pengoperasian bandar udara khusus dilakukan oleh otoritas bandar udara terdekat yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 249

Bandar udara khusus dilarang melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri kecuali dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara, setelah memperoleh izin dari Menteri.

Pasal 250

Bandar udara khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin Menteri, dan bersifat sementara.

Pasal 251

Bandar udara khusus dapat berubah status menjadi bandar udara yang dapat melayani kepentingan umum setelah memenuhi persyaratan ketentuan bandar udara.

Pasal 252

Ketentuan lebih lanjut mengenai izin pembangunan dan pengoperasian bandar udara khusus, serta perubahan status menjadi bandar udara yang dapat melayani kepentingan umum diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kesebelas Tempat Pendaratan dan Lepas Landas Helikopter

Pasal 253

- (1) Tempat pendaratan dan lepas landas helikopter (*heliport*) terdiri atas:
 - a. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di daratan (*surface level heliport*);
 - b. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di atas gedung (*elevated heliport*); dan
 - c. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di perairan (*helideck*).
- (2) Izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh pemerintah daerah setempat setelah memperoleh pertimbangan teknis dari Menteri.
- (3) Pertimbangan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi aspek:
 - a. penggunaan ruang udara;
 - b. rencana jalur penerbangan ke dan dari tempat pendaratan dan lepas landas helikopter; serta
 - c. standar teknis operasional keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pasal 254

- (1) Setiap tempat pendaratan dan lepas landas helikopter yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (2) Tempat pendaratan dan lepas landas helikopter yang telah memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan register oleh Menteri.

Pasal 255

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pemberian izin pembangunan dan pengoperasian tempat pendaratan dan lepas landas helikopter diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kedua Belas Bandar Udara Internasional

Pasal 256

- (1) Menteri menetapkan beberapa bandar udara sebagai bandar udara internasional.
- (2) Penetapan bandar udara internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan mempertimbangkan:
 - a. rencana induk nasional bandar udara;
 - b. pertahanan dan keamanan negara;
 - c. pertumbuhan dan perkembangan pariwisata;
 - d. kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional; serta
 - e. pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri.
- (3) Penetapan bandar udara internasional oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan pertimbangan menteri terkait.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai bandar udara internasional diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Belas Penggunaan Bersama Bandar Udara dan Pangkalan Udara

Pasal 257

- (1) Dalam keadaan tertentu bandar udara dapat digunakan sebagai pangkalan udara.
- (2) Dalam keadaan tertentu pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara.
- (3) Penggunaan bersama suatu bandar udara atau pangkalan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara;
 - b. keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan;
 - c. keamanan dan pertahanan negara; serta
 - d. peraturan perundang-undangan.

Pasal 258

- (1) Dalam keadaan damai, pangkalan udara yang digunakan bersama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 257 ayat (2) berlaku ketentuan penerbangan sipil.
- (2) Pengawasan dan pengendalian penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama dilaksanakan oleh otoritas bandar udara setelah mendapat persetujuan dari instansi terkait.

Pasal 259

Bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama ditetapkan dengan Keputusan Presiden.

Bagian Keempat Belas Pelestarian Lingkungan

Pasal 260

- (1) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di bandar udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah.

- (2) Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara dapat membatasi waktu dan frekuensi, atau menolak pengoperasian pesawat udara.
- (3) Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melaksanakan pengelolaan dan pemantauan lingkungan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat kebisingan, pencemaran, serta pemantauan dan pengelolaan lingkungan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XII NAVIGASI PENERBANGAN

Bagian Kesatu Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional

Pasal 261

- (1) Guna mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan harus ditetapkan tatanan navigasi penerbangan nasional.
- (2) Tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri dengan memperhatikan pertimbangan menteri yang membidangi urusan di bidang pertahanan dan Panglima Tentara Nasional Indonesia.
- (3) Penyusunan tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan mempertimbangkan:
 - a. keselamatan operasi penerbangan;
 - b. efektivitas dan efisiensi operasi penerbangan;
 - c. kepadatan lalu lintas penerbangan;
 - d. standar tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang berlaku; dan
 - e. perkembangan teknologi di bidang navigasi penerbangan.
- (1) Tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
 - a. ruang udara yang dilayani;
 - b. klasifikasi ruang udara;
 - c. jalur penerbangan; dan
 - d. jenis pelayanan navigasi penerbangan.

Paragraf 1 Ruang Udara Yang Dilayani

Pasal 262

- (1) Ruang udara yang dilayani sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf a meliputi:
 - a. wilayah udara Republik Indonesia, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian;
 - b. ruang udara negara lain yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada Republik Indonesia; dan
 - c. ruang udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional kepada Republik Indonesia.
- (2) Perjanjian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 263

Pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 262 ayat (1) dilaksanakan dengan mempertimbangkan paling sedikit:

- a. struktur jalur penerbangan;
- b. arus lalu lintas penerbangan; dan
- c. efisiensi pergerakan pesawat udara.

Pasal 264

- (1) Kawasan udara berbahaya ditetapkan oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara yang dilayaninya.

- (2) Pada kawasan udara berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pembatasan kegiatan penerbangan yang bersifat tidak tetap dan tidak menyeluruh sesuai dengan kondisi alam.

Paragraf 2 Klasifikasi Ruang Udara

Pasal 265

- (1) Klasifikasi ruang udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf b disusun dengan mempertimbangkan:
- kaidah penerbangan;
 - pemberian separasi;
 - pelayanan yang disediakan;
 - pembatasan kecepatan;
 - komunikasi radio; dan/atau
 - persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Control Clearance*).
- (2) Klasifikasi Ruang Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas kelas A, kelas B, kelas C, kelas D, kelas E, kelas F, dan kelas G.

Paragraf 3 Jalur Penerbangan

Pasal 266

- (1) Jalur penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf c bertujuan untuk mengatur arus lalu lintas penerbangan.
- (2) Penetapan jalur penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memperhatikan paling sedikit:
- pembatasan penggunaan ruang udara;
 - klasifikasi ruang udara;
 - fasilitas navigasi penerbangan;
 - efisiensi dan keselamatan pergerakan pesawat udara; dan
 - kebutuhan pengguna pelayanan navigasi penerbangan.

Pasal 267

- (1) Jalur penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf c meliputi:
- jalur udara (*airway*);
 - jalur udara dengan pelayanan saran panduan (*advisory route*);
 - jalur udara dengan pemanduan (*control route*) dan/atau jalur udara tanpa pemanduan (*uncontrolled route*); dan
 - jalur udara keberangkatan (*departure route*) dan jalur udara kedatangan (*arrival route*).
- (2) Jalur penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat paling sedikit:
- nama jalur penerbangan;
 - nama titik acuan dan koordinat;
 - arah (*track*) yang menuju atau dari suatu titik acuan;
 - jarak antartitik acuan; dan
 - batas ketinggian aman terendah.

Pasal 268

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penetapan Tatanan Ruang Udara Nasional dan jalur penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan

Paragraf 1 Tujuan dan Jenis Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 269

Navigasi penerbangan mempunyai tujuan sebagai berikut:

- a. terwujudnya penyediaan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan standar yang berlaku;
- b. terwujudnya efisiensi penerbangan; dan
- c. terwujudnya suatu jaringan pelayanan navigasi penerbangan secara terpadu, serasi, dan harmonis dalam lingkup nasional, regional, dan internasional.

Pasal 270

Jenis pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf d meliputi:

- a. pelayanan lalu lintas penerbangan (*air traffic services*);
- b. pelayanan telekomunikasi penerbangan (*aeronautical telecommunication services*);
- c. pelayanan informasi aeronautika (*aeronautical information services*);
- d. pelayanan informasi meteorologi penerbangan (*aeronautical meteorological services*); dan
- e. pelayanan informasi pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Paragraf 2

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 271

- (1) Pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara yang dilayani.
- (2) (3) Untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah membentuk satu lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- (4) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memenuhi kriteria sebagai berikut:
 - a. mengutamakan keselamatan penerbangan;
 - b. tidak berorientasi kepada keuntungan;
 - c. secara finansial dapat mandiri; dan
 - d. biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*).
- (4) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.

Pasal 272

- (1) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 271 ayat (2) wajib memberikan pelayanan navigasi penerbangan pesawat udara.
- (2) Kewajiban pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak kontak komunikasi pertama sampai dengan kontak komunikasi terakhir antara kapten penerbang dengan petugas atau fasilitas navigasi penerbangan.
- (3) Untuk memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan:
 - a. memiliki standar prosedur operasi (*standard operating procedure*);
 - b. mengoperasikan dan memelihara keandalan fasilitas navigasi penerbangan sesuai dengan standar;
 - c. mempekerjakan personel navigasi penerbangan yang memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi; dan
 - d. memiliki mekanisme pengawasan dan pengendalian jaminan kualitas pelayanan.

Pasal 273

Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus mengalihkan jalur penerbangan suatu pesawat terbang, helikopter, atau pesawat udara sipil jenis tertentu, yang tidak memenuhi persyaratan navigasi penerbangan.

Pasal 274

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengalihan jalur penerbangan oleh lembaga penyelenggara navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273 diatur oleh Menteri.

Paragraf 3 Sertifikasi Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 275

- (1) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 271 ayat (2) wajib memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan kepada masing-masing unit pelayanan penyelenggara navigasi penerbangan.
- (3) Unit pelayanan penyelenggara navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
 - a. unit pelayanan navigasi penerbangan di bandar udara;
 - b. unit pelayanan navigasi pendekatan; dan
 - c. unit pelayanan navigasi penerbangan jelajah.

Paragraf 4 Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan

Pasal 276

- (1) Pesawat udara yang terbang melalui ruang udara yang dilayani sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf a dikenakan biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan.
- (2) Biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan mempertimbangkan tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan.

Pasal 277

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pembentukan dan sertifikasi lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, serta biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 5 Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan

Pasal 278

Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf a mempunyai tujuan:

- a. mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara;
- b. mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
- c. memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
- d. memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan
- e. memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Pasal 279

- (1) Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 278 terdiri atas:
 - a. pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (*air traffic control service*);
 - b. pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*);
 - c. pelayanan saran lalu lintas penerbangan (*air traffic advisory service*); dan
 - d. pelayanan kesiagaan (*alerting service*).
- (2) Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan mempertimbangkan paling sedikit:
 - a. jenis lalu lintas penerbangan;
 - b. kepadatan arus lalu lintas penerbangan;
 - c. kondisi sistem teknologi dan topografi; serta
 - d. fasilitas dan kelengkapan navigasi penerbangan di pesawat udara.

Pasal 280

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelayanan lalu lintas penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 6 Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan

Pasal 281

Pelayanan telekomunikasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf b bertujuan menyediakan informasi untuk menciptakan akurasi, keteraturan, dan efisiensi penerbangan.

Pasal 282

Pelayanan telekomunikasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 281 terdiri atas:

- a. pelayanan aeronautika tetap (*aeronautical fixed services*);
- b. pelayanan aeronautika bergerak (*aeronautical mobile services*); dan
- c. pelayanan radio navigasi aeronautika (*aeronautical radio navigation services*).

Pasal 283

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelayanan telekomunikasi penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri

Paragraf 7 Pelayanan Informasi Aeronautika

Pasal 284

Pelayanan informasi aeronautika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf c bertujuan tersedianya informasi yang cukup, akurat, terkini, dan tepat waktu yang diperlukan untuk keteraturan dan efisiensi penerbangan.

Pasal 285

- (1) Pelayanan informasi aeronautika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 284 memuat informasi tentang fasilitas, prosedur, pelayanan di bandar udara dan ruang udara.
- (2) Informasi aeronautika sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas paket informasi aeronautika terpadu dan peta navigasi penerbangan.
- (3) Paket Informasi aeronautika terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
 - a. publikasi informasi aeronautika (*aeronautical information publication*);
 - b. notifikasi kepada penerbang dan petugas lalu lintas penerbangan (*notice to airmen*);
 - c. edaran informasi aeronautika (*aeronautical information circulars*); dan
 - d. buletin yang berisi informasi yang diperlukan sebelum penerbangan.

Pasal 286

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelayanan informasi aeronautika diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 8 Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan

Pasal 287

Pelayanan informasi meteorologi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf d bertujuan menyediakan informasi cuaca di bandar udara dan sepanjang jalur penerbangan yang cukup, akurat, terkini, dan tepat waktu untuk keselamatan, kelancaran, dan efisiensi penerbangan.

Pasal 288

Pelayanan informasi meteorologi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 287 diberikan oleh unit pelayanan informasi meteorologi kepada operator pesawat udara, personel pesawat udara, unit pelayanan navigasi penerbangan, unit pelayanan pencarian dan pertolongan, serta penyelenggara bandar udara.

Pasal 289

Pelayanan informasi meteorologi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 287 dilaksanakan secara berkoordinasi antara unit pelayanan informasi meteorologi dan unit pelayanan navigasi penerbangan yang dilakukan melalui kesepakatan bersama.

Pasal 290

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelayanan informasi meteorologi penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 9

Pelayanan Informasi Pencarian Dan Pertolongan

Pasal 291

- (1) Pelayanan informasi pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf e bertujuan memberikan informasi yang cepat dan akurat untuk membantu usaha pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara.
- (2) Dalam memberikan pelayanan informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus menyediakan interkoneksi dan berkoordinasi dengan badan yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelayanan informasi pencarian dan pertolongan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga

Personel Navigasi Penerbangan

Pasal 292

- (1) Setiap personel navigasi penerbangan wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- (2) Personel navigasi penerbangan yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas navigasi penerbangan wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.
- (3) Lisensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. administratif;
 - b. sehat jasmani dan rohani;
 - c. memiliki sertifikat kompetensi di bidangnya; dan
 - d. lulus ujian.
- (4) Sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi oleh Menteri.

Pasal 293

- (1) Personel navigasi penerbangan yang telah memiliki lisensi wajib:
 - a. melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
 - b. mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
 - c. melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
- (2) Personel navigasi penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan lisensi; dan/atau
 - c. pencabutan lisensi.

Pasal 294

Lisensi personel navigasi penerbangan yang diberikan oleh negara lain dinyatakan sah melalui proses pengesahan atau validasi oleh Menteri.

Pasal 295

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara dan prosedur memperoleh lisensi, lembaga pendidikan dan/atau pelatihan, dan penganan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat

Fasilitas Navigasi Penerbangan

Pasal 296

- (1) Fasilitas navigasi penerbangan terdiri atas:

- a. fasilitas telekomunikasi penerbangan;
 - b. fasilitas informasi aeronautika; dan
 - c. fasilitas informasi meteorologi penerbangan.
- (2) Fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang akan dipasang dan dioperasikan harus mendapat persetujuan Menteri.

Pasal 297

Pemasangan fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 296 ayat (1) harus memperhatikan:

- a. kebutuhan operasional;
- b. perkembangan teknologi;
- c. keandalan fasilitas; dan
- d. keterpaduan sistem.

Pasal 298

- (1) Fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 296 ayat (1) wajib dipelihara oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (2) Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 299

- (1) Fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 296 ayat (1) huruf a yang dioperasikan untuk pelayanan navigasi penerbangan wajib dikalibrasi secara berkala agar tetap laik operasi.
- (2) Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan izin.

Pasal 300

Penyelenggaraan kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 299 ayat (1) dapat dilakukan oleh pemerintah dan/atau badan hukum yang mendapat sertifikat dari Menteri.

Pasal 301

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan, pelaksanaan kalibrasi, dan pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Frekuensi Radio Penerbangan

Paragraf 1 Penggunaan Frekuensi

Pasal 302

- (1) Menteri mengatur penggunaan frekuensi radio penerbangan yang telah dialokasikan oleh menteri yang membidangi urusan frekuensi.
- (2) Frekuensi radio penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya digunakan untuk kepentingan keselamatan penerbangan aeronautika dan non-aeronautika.

Pasal 303

- (1) Menteri memberikan rekomendasi penggunaan frekuensi radio untuk menunjang operasi penerbangan di luar frekuensi yang telah dialokasikan.
- (2) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan sebagai dasar untuk pemberian izin yang diberikan oleh menteri yang membidangi urusan frekuensi.

- (3) Penggunaan frekuensi radio sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diubah setelah mendapat persetujuan dari Menteri.

Pasal 304

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penggunaan frekuensi radio untuk kegiatan penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 2 Biaya

Pasal 305

- (1) Penggunaan frekuensi radio penerbangan untuk aeronautika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 302 ayat (2) tidak dikenakan biaya.
- (2) Penggunaan frekuensi radio penerbangan untuk non-aeronautika yang tidak digunakan untuk keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 302 ayat (2) dapat dikenakan biaya.

Pasal 306

Setiap orang dilarang:

- a. menggunakan frekuensi radio penerbangan kecuali untuk penerbangan; dan
- b. menggunakan frekuensi radio yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan.

Pasal 307

Ketentuan lebih lanjut mengenai biaya penggunaan frekuensi radio diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

BAB XIII KESELAMATAN PENERBANGAN

Bagian Kesatu Program Keselamatan Penerbangan Nasional

Pasal 308

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional.
- (2) Untuk menjamin keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri menetapkan program keselamatan penerbangan nasional (*state safety program*).

Pasal 309

- (1) Program keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 308 ayat (2) memuat:
- a. peraturan keselamatan penerbangan;
 - b. sasaran keselamatan penerbangan;
 - c. sistem pelaporan keselamatan penerbangan;
 - d. analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan (*safety data analysis and exchange*);
 - e. kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan (*accident and incident investigation*);
 - f. promosi keselamatan penerbangan (*safety promotion*);
 - g. pengawasan keselamatan penerbangan (*safety oversight*); dan
 - h. penegakan hukum (*law enforcement*).
- (2) Pelaksanaan program keselamatan penerbangan nasional (*state safety program*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi secara berkelanjutan oleh tim yang dibentuk oleh Menteri.

Pasal 310

- (1) Sasaran keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 309 ayat (1) huruf b meliputi:

- a. target kinerja keselamatan penerbangan;
 - b. indikator kinerja keselamatan penerbangan; dan
 - c. pengukuran pencapaian keselamatan penerbangan.
- (2) Target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan kepada masyarakat.

Pasal 311

Ketentuan lebih lanjut mengenai program keselamatan penerbangan nasional diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Pengawasan Keselamatan Penerbangan

Pasal 312

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan penerbangan nasional.
- (2) Pengawasan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi:
 - a. audit;
 - b. inspeksi;
 - c. pengamatan (*surveillance*); dan
 - d. pemantauan (*monitoring*).
- (3) Pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh unit kerja atau lembaga penyelenggara pelayanan umum.
- (4) Terhadap hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan keselamatan penerbangan, unit kerja, dan lembaga penyelenggara pelayanan umum diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Penegakan Hukum Keselamatan Penerbangan

Pasal 313

- (1) Menteri berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum di bidang keselamatan penerbangan.
 - (2) Program penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. tata cara penegakan hukum;
 - b. penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan penerbangan;
 - c. pendidikan masyarakat dan penyedia jasa penerbangan serta para penegak hukum; dan
 - d. penindakan.
 - (3) Tindakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. sanksi administratif; dan
 - b. sanksi pidana.

Bagian Keempat Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan

Pasal 314

- (1) Setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) dengan berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional.
- (2) Sistem manajemen keselamatan penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat pengesahan dari Menteri.
- (3) Setiap penyedia jasa penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 315

Sistem manajemen keselamatan penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 314 ayat (1) paling sedikit memuat:

- a. kebijakan dan sasaran keselamatan;
- b. manajemen risiko keselamatan;
- c. jaminan keselamatan; dan
- d. promosi keselamatan.

Pasal 316

- (1) Kebijakan dan sasaran keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 315 huruf a paling sedikit memuat:
 - a. komitmen pimpinan penyedia jasa penerbangan;
 - b. penunjukan penanggung jawab utama keselamatan;
 - c. pembentukan unit manajemen keselamatan;
 - d. penetapan target kinerja keselamatan;
 - e. penetapan indikator kinerja keselamatan;
 - f. pengukuran pencapaian keselamatan;
 - g. dokumentasi data keselamatan; dan
 - h. koordinasi penanggulangan gawat darurat.
- (2) Penetapan target kinerja keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d yang akan dicapai harus minimal sama atau lebih baik daripada target kinerja keselamatan nasional.
- (3) Target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan harus dipublikasikan kepada masyarakat.

Pasal 317

Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem manajemen keselamatan penyedia jasa penerbangan, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Budaya Keselamatan Penerbangan

Pasal 318

Pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan.

Pasal 319

Untuk membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 318, Menteri menetapkan kebijakan dan program budaya tindakan keselamatan, keterbukaan, komunikasi, serta penilaian dan penghargaan terhadap tindakan keselamatan penerbangan.

Pasal 320

Untuk membangun dan mewujudkan budaya keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 318, penyedia jasa penerbangan menetapkan kebijakan dan program budaya keselamatan.

Pasal 321

- (1) Personel penerbangan yang mengetahui terjadinya penyimpangan atau ketidaksesuaian prosedur penerbangan, atau tidak berfungsinya peralatan dan fasilitas penerbangan wajib melaporkan kepada Menteri.
- (2) Personel penerbangan yang melaporkan kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi perlindungan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (3) Personel penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan lisensi atau sertifikat kompetensi; dan/atau
 - c. pencabutan lisensi atau sertifikat kompetensi.

Pasal 322

Ketentuan lebih lanjut mengenai budaya keselamatan penerbangan, tata cara, dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 321 ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB XIV KEAMANAN PENERBANGAN

Bagian Kesatu Keamanan Penerbangan Nasional

Pasal 323

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan nasional.
- (2) Untuk melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri berwenang untuk:
 - a. membentuk komite nasional keamanan penerbangan;
 - b. menetapkan program keamanan penerbangan nasional; dan
 - c. mengawasi pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional.

Pasal 324

Komite nasional keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (2) huruf a bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional.

Pasal 325

- Program keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat:
- a. peraturan keamanan penerbangan;
 - b. sasaran keamanan penerbangan;
 - c. personel keamanan penerbangan;
 - d. pembagian tanggung jawab keamanan penerbangan;
 - e. perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi penerbangan;
 - f. pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara;
 - g. penanggulangan tindakan melawan hukum;
 - h. penyesuaian sistem keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan; serta
 - i. pengawasan keamanan penerbangan.

Pasal 326

- (1) Dalam melaksanakan program keamanan penerbangan nasional, Pemerintah dapat melakukan kerja sama dengan negara lain.
- (2) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pertukaran informasi;
 - b. pendidikan dan pelatihan;
 - c. peningkatan kualitas keamanan; serta
 - d. permintaan keamanan tambahan.

Pasal 327

- (1) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan bandar udara di setiap bandar udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional.
- (2) Program keamanan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disahkan oleh Menteri.
- (3) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap pembiayaan keamanan bandar udara.

Pasal 328

- (1) Setiap otoritas bandar udara bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian program keamanan bandar udara.

- (2) Untuk melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), otoritas bandar udara membentuk komite keamanan bandar udara.
- (3) Komite keamanan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas mengkoordinasikan pelaksanaan program keamanan bandar udara.

Pasal 329

- (1) Setiap badan usaha angkutan udara wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan mengembangkan program keamanan angkutan udara dengan berpedoman pada program keamanan penerbangan nasional.
- (2) Program keamanan angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat oleh badan usaha angkutan udara dan disahkan oleh Menteri.
- (3) Badan usaha angkutan udara bertanggung jawab terhadap pembiayaan keamanan angkutan udara.

Pasal 330

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pembuatan atau pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Pengawasan Keamanan Penerbangan

Pasal 331

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap pengawasan keamanan penerbangan nasional.
- (2) Pengawasan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keamanan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau institusi lain yang terkait dengan keamanan yang meliputi:
 - a. audit;
 - b. inspeksi;
 - c. survei; dan
 - d. pengujian (*test*).
- (3) Terhadap hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Pasal 332

Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan badan usaha angkutan udara wajib melaksanakan pengawasan internal dan melaporkan hasilnya kepada Menteri.

Pasal 333

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan keamanan penerbangan nasional diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Keamanan Bandar Udara

Pasal 334

- (1) Orang perseorangan, kendaraan, kargo, dan pos yang akan memasuki daerah keamanan terbatas wajib memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara bagi penumpang pesawat udara, dan dilakukan pemeriksaan keamanan.
- (2) Pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh personel yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan.

Pasal 335

- (1) Terhadap penumpang, personel pesawat udara, bagasi, kargo, dan pos yang akan diangkut harus dilakukan pemeriksaan dan memenuhi persyaratan keamanan penerbangan.
- (2) Penumpang dan kargo tertentu dapat diberikan perlakuan khusus dalam pemeriksaan keamanan.

Pasal 336

Kantong diplomatik tidak boleh diperiksa, kecuali atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri dan pertahanan negara.

Pasal 337

- (1) Penumpang pesawat udara yang membawa senjata wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada badan usaha angkutan udara yang akan mengangkut penumpang tersebut.
- (2) Badan usaha angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab atas keamanan senjata yang diterima sampai dengan diserahkan kembali kepada pemiliknya di bandar udara tujuan.

Pasal 338

Badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan atau menunjuk bagian dari wilayah bandar udara sebagai tempat terisolasi (*isolated parking area*) untuk penempatan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan.

Pasal 339

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur keamanan pengoperasian bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat Keamanan Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 340

- (1) Badan usaha angkutan udara bertanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara dan selama terbang.
- (2) Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:
 - a. pemeriksaan keamanan pesawat udara sebelum pengoperasian berdasarkan penilaian risiko keamanan (*check and search*);
 - b. pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang yang tertinggal di pesawat udara;
 - c. pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk pesawat udara; dan
 - d. pemeriksaan terhadap peralatan, barang, makanan, dan minuman yang akan masuk pesawat udara.
- (3) Tanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara selama terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:
 - a. mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin keamanan penerbangan;
 - b. memberi tahu kepada kapten penerbang apabila ada petugas keamanan dalam penerbangan (*air marshal*) di pesawat udara; dan
 - c. memberi tahu kepada kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara.

Pasal 341

Penempatan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilaksanakan berdasarkan perjanjian bilateral.

Pasal 342

Setiap badan usaha angkutan udara yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor wajib memenuhi persyaratan keamanan penerbangan.

Pasal 343

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pelaksanaan keamanan pengoperasian pesawat udara diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum

Pasal 344

Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:

- a. menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
- b. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
- c. masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
- d. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin; dan
- e. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Pasal 345

- (1) Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum.
- (2) Penanggulangan tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat dalam bentuk program penanggulangan keadaan darurat.

Pasal 346

Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf a dan huruf b, Menteri berkoordinasi serta menyerahkan tugas dan komando penanggulangannya kepada institusi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang keamanan.

Pasal 347

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penanggulangan tindakan melawan hukum serta penyerahan tugas dan komando penanggulangan diatur dalam Peraturan Menteri.

Bagian Keenam Fasilitas Keamanan Penerbangan

Pasal 348

Menteri menetapkan fasilitas keamanan penerbangan yang digunakan dalam mewujudkan keamanan penerbangan.

Pasal 349

Penyediaan fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 348 dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan dengan mempertimbangkan:

- a. efektivitas peralatan;
- b. klasifikasi bandar udara; serta
- c. tingkat ancaman dan gangguan.

Pasal 350

- (1) Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, dan badan usaha angkutan udara yang menggunakan fasilitas keamanan penerbangan wajib:
 - a. menyediakan, mengoperasikan, memelihara, dan memodernisasinya sesuai dengan standar yang ditetapkan;
 - b. mempertahankan keakurasian kinerjanya dengan melakukan kalibrasi; dan
 - c. melengkapi sertifikat peralatannya.
- (2) Badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, dan badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin atau sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan izin atau sertifikat.

Pasal 351

Ketentuan lebih lanjut mengenai fasilitas keamanan penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB XV PENCARIAN DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Pasal 352

- (1) Pemerintah dan pemerintah daerah bertanggung jawab melakukan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia.
- (2) Pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan dengan cepat, tepat, efektif, dan efisien untuk mengurangi korban.
- (3) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara.

Pasal 353

Tanggung jawab pelaksanaan pencarian dan pertolongan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 352 ayat (1) dikoordinasikan dan dilakukan oleh instansi yang bertanggung jawab di bidang pencarian dan pertolongan.

Pasal 354

Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan.

Pasal 355

Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang bertugas wajib segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan setelah menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan.

Pasal 356

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara diatur dalam Peraturan Pemerintah.

BAB XVI INVESTIGASI DAN PENYELIDIKAN LANJUTAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Bagian Pertama Umum

Pasal 357

- (1) Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.
- (2) Pelaksanaan investigasi dan penyelidikan lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh komite nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.
- (3) Komite nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah institusi yang independen dalam menjalankan tugas dan fungsinya serta memiliki keanggotaan yang dipilih berdasarkan standar kompetensi melalui uji kepatutan dan kelayakan oleh Menteri.
- (4) Komite nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas melakukan kegiatan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, laporan akhir, dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.
- (5) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) wajib dan segera ditindaklanjuti oleh para pihak terkait.

Bagian Kedua Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara

Pasal 358

- (1) Komite nasional wajib melaporkan segala perkembangan dan hasil investigasinya kepada Menteri.
- (2) Menteri harus menyampaikan laporan hasil investigasi pesawat tertentu kepada pihak terkait.

- (3) Rancangan laporan akhir investigasi harus dikirim kepada negara tempat pesawat didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara perancang pesawat, dan negara pembuat pesawat untuk mendapatkan tanggapan.
- (4) Rancangan laporan akhir investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diselesaikan secepat-cepatnya, jika dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan, laporan akhir investigasi belum dapat diselesaikan, komite nasional wajib menyampaikan laporan perkembangan (*intermediate report*) hasil investigasi setiap tahun.

Pasal 359

- (1) Hasil investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.
- (2) Hasil investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang bukan digolongkan sebagai informasi rahasia, dapat diumumkan kepada masyarakat.

Pasal 360

- (1) Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, dan mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara.
- (2) Untuk kepentingan keselamatan operasional penerbangan, pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dipindahkan atas persetujuan pejabat yang berwenang.

Pasal 361

- (1) Dalam hal pesawat udara asing mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia, wakil resmi dari negara (*accredited representative*) tempat pesawat udara didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara tempat perancang pesawat udara, dan negara tempat pembuat pesawat udara dapat diikutsertakan dalam investigasi sepanjang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional.
- (2) Dalam hal pesawat udara yang terdaftar di Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Republik Indonesia dan negara tempat terjadinya kecelakaan tidak melakukan investigasi, Pemerintah Republik Indonesia wajib melakukan investigasi.

Pasal 362

- (1) Orang perseorangan wajib memberikan keterangan atau bantuan jasa keahlian untuk kelancaran investigasi yang dibutuhkan oleh komite nasional.
- (2) Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib membantu kelancaran investigasi kecelakaan pesawat udara.

Pasal 363

- (1) Pejabat yang berwenang di lokasi kecelakaan pesawat udara wajib melakukan tindakan pengamanan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di luar daerah lingkungan kerja bandar udara untuk:
 - a. melindungi personel pesawat udara dan penumpangnya; dan
 - b. mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengubah letak pesawat udara, merusak dan/atau mengambil barang-barang dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan.
- (2) Tindakan pengamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlangsung sampai dengan berakhirnya pelaksanaan investigasi lokasi kecelakaan oleh komite nasional.

Bagian Ketiga

Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara

Pasal 364

Untuk melaksanakan penyelidikan lanjutan, penegakan etika profesi, pelaksanaan mediasi dan penafsiran penerapan regulasi, komite nasional membentuk majelis profesi penerbangan.

Pasal 365

Majelis profesi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 364 mempunyai tugas:

- a. menegakkan etika profesi dan kompetensi personel di bidang penerbangan;

- b. melaksanakan mediasi antara penyedia jasa penerbangan, personel dan pengguna jasa penerbangan; dan
- c. menafsirkan penerapan regulasi di bidang penerbangan.

Pasal 366

Dalam pelaksanaan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 365 majelis profesi penerbangan memiliki fungsi:

- a. menegakkan etika profesi dan kompetensi personel penerbangan;
- b. menjadi mediator penyelesaian sengketa perselisihan di bidang penerbangan di luar pengadilan; dan
- c. menjadi penafsir penerapan regulasi di bidang penerbangan;

Pasal 367

Majelis profesi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 364 paling sedikit berasal dari unsur profesi, pemerintah, dan masyarakat yang kompeten di bidang:

- a. hukum;
- b. pesawat udara;
- c. navigasi penerbangan;
- d. bandar udara;
- e. kedokteran penerbangan; dan
- f. Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

Pasal 368

Majelis profesi penerbangan berwenang:

- a. memberi rekomendasi kepada Menteri untuk pengenaan sanksi administratif atau penyidikan lanjut oleh PPNS;
- b. menetapkan keputusan dalam sengketa para pihak dampak dari kecelakaan atau kejadian serius terhadap pesawat udara; dan
- c. memberikan rekomendasi terhadap penerapan regulasi penerbangan.

Pasal 369

Ketentuan lebih lanjut mengenai investigasi kecelakaan pesawat udara dan penyelidikan lanjutan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XVII PEMBERDAYAAN INDUSTRI DAN PENGEMBANGAN TEKNOLOGI PENERBANGAN

Pasal 370

- (1) Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan wajib dilakukan Pemerintah secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait untuk memperkuat transportasi udara nasional.
- (2) Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi industri:
 - a. rancang bangun, produksi, dan pemeliharaan pesawat udara;
 - b. mesin, baling-baling, dan komponen pesawat udara;
 - c. fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan;
 - d. teknologi, informasi, dan navigasi penerbangan;
 - e. kebandarudaraan; serta
 - f. fasilitas pendidikan dan pelatihan personel penerbangan.
- (3) Perkuatan transportasi udara nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan Pemerintah dengan:
 - a. mengembangkan riset pemasaran dan rancang bangun yang laik jual;
 - b. mengembangkan standardisasi dan komponen penerbangan dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan alih teknologi;
 - c. mengembangkan industri bahan baku dan komponen;
 - d. memberikan kemudahan fasilitas pembiayaan dan perpajakan;
 - e. memfasilitasi kerja sama dengan industri sejenis dan/atau pasar pengguna di dalam dan luar negeri; serta

f. menetapkan kawasan industri penerbangan terpadu.

Pasal 371

Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 370 ayat (1) dilaksanakan dengan mempersiapkan dan mempekerjakan sumber daya manusia nasional yang memenuhi standar kompetensi.

Pasal 372

Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 370 ayat (1) harus dilaksanakan dengan memenuhi standar keselamatan dan keamanan serta memperhatikan aspek kelestarian lingkungan hidup.

Pasal 373

Badan usaha angkutan udara, badan usaha bandar udara, dan unit penyelenggara bandar udara, serta lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib mendukung pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan nasional.

Pasal 374

Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XVIII SISTEM INFORMASI PENERBANGAN

Pasal 375

- (1) Sistem informasi penerbangan mencakup pengumpulan, pengolahan, penganalisisan, penyimpanan, penyajian, serta penyebaran data dan informasi penerbangan untuk:
 - a. meningkatkan pelayanan kepada masyarakat atau publik; dan
 - b. mendukung perumusan kebijakan di bidang penerbangan.
- (2) Sistem informasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Menteri.

Pasal 376

- Sistem informasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 375 paling sedikit meliputi:
- a. peraturan penerbangan sipil nasional;
 - b. target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan penerbangan;
 - c. jumlah badan usaha angkutan udara nasional dan asing yang beroperasi;
 - d. jumlah dan rincian armada angkutan udara nasional;
 - e. rute dan kapasitas tersedia angkutan udara berjadwal domestik dan internasional;
 - f. jenis pesawat yang dioperasikan pada rute penerbangan;
 - g. data lalu lintas angkutan udara di bandar udara umum;
 - h. tingkat ketepatan waktu jadwal pesawat udara;
 - i. tingkat pelayanan angkutan udara;
 - j. kelas dan status bandar udara;
 - k. fasilitas penunjang bandar udara; serta
 - l. hasil investigasi kecelakaan dan kejadian pesawat udara yang tidak digolongkan informasi yang bersifat rahasia.

Pasal 377

Penyelenggaraan sistem informasi penerbangan dilakukan dengan membangun dan mengembangkan jaringan informasi secara efektif, efisien, dan terpadu yang melibatkan pihak terkait dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi.

Pasal 378

- Iklan di daerah lingkungan kerja bandar udara harus memenuhi ketentuan:
- a. tidak mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan;
 - b. tidak mengganggu informasi dan pelayanan penerbangan; dan
 - c. tidak merusak estetika bandar udara.

Pasal 379

- (1) Setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang penerbangan wajib menyampaikan data dan informasi kegiatannya kepada Menteri.
- (2) Menteri melakukan pemutakhiran data dan informasi penerbangan secara periodik untuk menghasilkan data dan informasi yang sesuai dengan kebutuhan, akurat, terkini, dan dapat dipertanggungjawabkan.
- (3) Data dan informasi penerbangan didokumentasikan dan dipublikasikan serta dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat yang membutuhkan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
- (4) Pengelolaan sistem informasi penerbangan oleh Menteri dapat dilakukan melalui kerja sama dengan pihak lain.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyampaian dan pengelolaan sistem informasi penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 380

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 379 ayat (1) dapat dikenakan sanksi administratif.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) serta besarnya denda administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB XIX SUMBER DAYA MANUSIA

Bagian Kesatu Penyediaan dan Pengembangan

Pasal 381

- (1) Pemerintah bertanggung jawab terhadap penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan.
- (2) Penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk mewujudkan sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, bertanggung jawab, dan memiliki integritas.
- (3) Sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas sumber daya manusia di bidang:
 - a. pesawat udara;
 - b. angkutan udara;
 - c. kebandarudaraan;
 - d. navigasi penerbangan;
 - e. keselamatan penerbangan; dan
 - f. keamanan penerbangan.
- (4) Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri menetapkan kebijakan penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan yang mencakup:
 - a. perencanaan sumber daya manusia (*manpower planning*);
 - b. pendidikan dan pelatihan;
 - c. perluasan kesempatan kerja; serta
 - d. pengawasan, pemantauan, dan evaluasi.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Pendidikan dan Pelatihan di Bidang Penerbangan

Pasal 382

- (1) Pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan dilaksanakan dalam kerangka sistem pendidikan nasional.
- (2) Menteri bertanggung jawab atas pembinaan dan terselenggaranya pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit meliputi:

- a. peningkatan kualitas dan kuantitas tenaga pendidik di bidang penerbangan;
- b. kurikulum dan silabus serta metoda pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan sesuai dengan standar yang ditetapkan;
- c. penataan, penyempurnaan, dan sertifikasi organisasi atau manajemen lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan; serta
- d. modernisasi dan peningkatan teknologi sarana dan prasarana belajar mengajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.

Pasal 383

- (1) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 382 diselenggarakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, atau masyarakat melalui jalur pendidikan formal dan/atau nonformal.
- (2) Jalur pendidikan formal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dalam jenjang pendidikan menengah dan pendidikan tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Jalur pendidikan nonformal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh satuan pendidikan nonformal di bidang penerbangan yang telah mendapat persetujuan Menteri.

Pasal 384

- (1) Pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia di bidang penerbangan disusun dalam model yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Model pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. jenis dan jenjang pendidikan dan pelatihan;
 - b. persyaratan peserta pendidikan dan pelatihan;
 - c. kurikulum silabus dan metode pendidikan dan pelatihan;
 - d. persyaratan tenaga pendidik dan pelatih;
 - e. standar prasarana dan sarana pendidikan dan pelatihan;
 - f. persyaratan penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan;
 - g. standar penetapan biaya pendidikan dan pelatihan; serta
 - h. pengendalian dan pengawasan terhadap pendidikan dan pelatihan.

Pasal 385

Pemerintah mengarahkan, membimbing, dan mengawasi penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.

Pasal 386

Pemerintah daerah membantu dan memberikan kemudahan untuk terselenggaranya pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.

Pasal 387

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Sertifikat Kompetensi dan Lisensi

Pasal 388

Penyelenggara pendidikan dan pelatihan wajib memberikan sertifikat kompetensi kepada peserta didik yang telah dinyatakan lulus pendidikan dan pelatihan.

Pasal 389

Setiap personel di bidang penerbangan yang telah memiliki sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 388 dapat diberi lisensi oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan.

Pasal 390

Dalam menjalankan pekerjaannya, setiap personel di bidang penerbangan wajib memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya.

Pasal 391

Penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang menyelenggarakan kegiatan di bidang penerbangan wajib:

- a. mempekerjakan personel penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 389;
- b. menyusun program pelatihan di bidang penerbangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel penerbangan yang dipekerjakannya.

Pasal 392

Ketentuan lebih lanjut mengenai sertifikat kompetensi dan lisensi serta penyusunan program pelatihan diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Keempat Kontribusi Penyedia Jasa Penerbangan

Pasal 393

- (1) Penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang memiliki kegiatan di bidang penerbangan wajib memberikan kontribusi dalam menunjang penyediaan dan pengembangan personel di bidang penerbangan.
- (2) Kontribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit berupa:
 - a. pemberian beasiswa pendidikan dan pelatihan;
 - b. pembangunan lembaga dan/atau penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan;
 - c. kerja sama dengan lembaga pendidikan dan pelatihan yang ada; dan/atau
 - d. pemberian kesempatan kepada peserta pendidikan dan pelatihan untuk praktek kerja.

Pasal 394

Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 393 dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin; atau
- d. pencabutan izin.

Bagian Kelima Pengaturan Waktu Kerja

Pasal 395

- (1) Untuk menjamin keselamatan penerbangan harus dilakukan pengaturan hari kerja, pembatasan jam kerja, dan persyaratan jam istirahat bagi personel operasional penerbangan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengaturan hari kerja, pembatasan jam kerja, dan persyaratan jam istirahat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam peraturan Menteri.

BAB XX PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 396

- (1) Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan penerbangan secara optimal masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan penerbangan.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan penerbangan;
 - b. memberikan masukan kepada Pemerintah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang penerbangan;
 - c. memberikan masukan kepada Pemerintah, pemerintah daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan penerbangan;
 - d. menyampaikan pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan penyelenggaraan penerbangan yang mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan;
 - e. melaporkan apabila mengetahui terjadinya ketidak- sesuaian prosedur penerbangan, atau tidak berfungsinya peralatan dan fasilitas penerbangan;
 - f. melaporkan apabila mengetahui terjadinya kecelakaan atau kejadian terhadap pesawat udara;

- g. mengutamakan dan mempromosikan budaya keselamatan penerbangan; dan/atau
 - h. melaksanakan gugatan perwakilan terhadap kegiatan penerbangan yang mengganggu, merugikan, dan/atau membahayakan kepentingan umum.
- (3) Pemerintah, pemerintah daerah, dan penyedia jasa penerbangan menindaklanjuti masukan, pendapat, dan laporan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, dan huruf f.
- (4) Dalam melaksanakan peran serta sebagaimana dimaksud pada ayat (2), masyarakat ikut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pasal 397

Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 396 ayat (1) dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

Pasal 398

Ketentuan lebih lanjut mengenai peran serta masyarakat diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB XXI PENYIDIKAN

Pasal 399

- (1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam undang-undang ini.
- (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Pasal 400

- (1) Kewenangan penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 399 dilaksanakan sebagai berikut:
- a. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang penerbangan;
 - b. menerima laporan tentang adanya tindak pidana di bidang penerbangan;
 - c. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai saksi dan/atau tersangka tindak pidana di bidang penerbangan;
 - d. melakukan penangkapan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang penerbangan;
 - e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang penerbangan;
 - f. memotret dan/atau merekam melalui media elektronik terhadap orang, barang, pesawat udara, atau hal yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang penerbangan;
 - g. memeriksa dokumen yang terkait dengan tindak pidana penerbangan;
 - h. mengambil sidik jari dan identitas orang;
 - i. menggeledah pesawat udara dan tempat-tempat tertentu yang dicurigai adanya tindak pidana di bidang penerbangan;
 - j. menyita benda yang diduga kuat merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang penerbangan;
 - k. mengisolasi dan mengamankan barang dan/atau dokumen yang dapat dijadikan sebagai alat bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang penerbangan;
 - l. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan;
 - m. menghentikan proses penyidikan; dan
 - n. meminta bantuan polisi Negara Republik Indonesia atau instansi lain terkait untuk melakukan penanganan tindak pidana di bidang penerbangan.
- (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 399 menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

BAB XXII KETENTUAN PIDANA

Pasal 401

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 402

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 403

Setiap orang yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang tidak memiliki sertifikat produksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 404

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 405

Setiap orang yang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

Pasal 406

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 407

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 408

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 409

Setiap orang selain yang ditentukan dalam Pasal 47 ayat (1) yang melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya dipidana dengan

pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 410

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia dan melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas dari bandar udara yang tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 52 dipidana dengan pidana penjara 1 (satu) tahun atau denda Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 411

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).

Pasal 412

- (1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
- (7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 413

- (1) Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 414

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Pasal 415

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Pasal 416

Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 417

Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 418

Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri tanpa persetujuan terbang dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 419

- (1) Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 420

Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergundangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 421

- (1) Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 422

- (1) Setiap orang dengan sengaja mengoperasikan bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 217 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).

Pasal 423

- (1) Personel bandar udara yang mengoperasikan dan/atau memelihara fasilitas bandar udara tanpa memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 424

- (1) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa kematian atau luka fisik orang yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf a, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
- (2) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa:
 - a. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau
 - b. dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf b dan huruf c, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 425

Setiap orang yang melaksanakan kegiatan di bandar udara yang tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 426

Setiap orang yang membangun bandar udara khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 247 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 427

Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus dengan melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).

Pasal 428

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus yang digunakan untuk kepentingan umum tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).

Pasal 429

Setiap orang yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan tidak memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 275 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 430

- (1) Personel navigasi penerbangan yang tidak memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 292 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 431

- (1) Setiap orang yang menggunakan frekuensi radio penerbangan selain untuk kegiatan penerbangan atau menggunakan frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 306 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) Tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 432

Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 433

Setiap orang yang menempatkan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia tanpa adanya perjanjian bilateral sebagaimana dimaksud dalam Pasal 341, dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 434

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor tidak memenuhi persyaratan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 342 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 435

Setiap orang yang masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 436

- (1) Setiap orang yang membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 437

- (1) Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 438

- (1) Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan,

tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.

- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Pasal 439

- (1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Pasal 440

Setiap orang yang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 360 ayat (1) dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 441

- (1) Tindak pidana di bidang penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut, baik sendiri maupun bersama-sama.
- (2) Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya.

Pasal 442

Dalam hal panggilan terhadap korporasi, maka pemanggilan untuk menghadap dan penyerahan surat panggilan disampaikan kepada pengurus di tempat pengurus berkantor, di tempat korporasi itu beroperasi, atau di tempat tinggal pengurus.

Pasal 443

Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ini.

BAB XXIII KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 444

Setiap kepentingan internasional dalam objek pesawat udara yang dibuat sesuai dengan dan setelah berlakunya ketentuan dalam konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) dan protokol mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara (*Protocol to the Convention on Interests on Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*) tersebut di Indonesia yang telah didaftarkan pada kantor pendaftaran internasional tetap sah dan dapat dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang ini sampai dihapusnya pendaftaran atau berakhirnya masa berlaku sebagaimana tercantum dalam pendaftaran.

Pasal 445

Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal dan niaga tidak berjadwal pada saat Undang-Undang ini diundangkan tetap dapat menjalankan usahanya sesuai

Digital Repository Universitas Jember

dengan izin yang dimiliki dan wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun.

Pasal 446

Kantor administrator bandar udara, kantor bandar udara, dan cabang badan usaha kebandarudaraan tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai dengan terbentuknya otoritas bandar udara berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 447

Bandar udara umum dan bandar udara khusus yang telah diselenggarakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan tetap dapat menyelenggarakan kegiatannya dan wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 448

- (1) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, perjanjian kerja sama badan usaha milik negara yang telah menyelenggarakan usaha bandar udara dengan pihak ketiga tetap berlaku sampai perjanjian kerja sama tersebut berakhir.
- (2) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, perjanjian kerja sama badan usaha milik negara yang menyelenggarakan usaha bandar udara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini.

Pasal 449

Komite Nasional Keselamatan Transportasi tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai terbentuknya komite nasional berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 450

Fungsi pelayanan sertifikasi dan pengawasan tetap dilaksanakan secara fungsional oleh unit di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sampai terbentuknya lembaga penyelenggara pelayanan umum berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 451

Pada saat Undang-Undang ini berlaku, unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan badan usaha milik negara yang menyelenggarakan penyelenggaraan navigasi penerbangan tetap menyelenggarakan kegiatan penyelenggaraan navigasi penerbangan sampai terbentuknya lembaga penyelenggara pelayanan navigasi berdasarkan Undang-Undang ini.

BAB XXIV KETENTUAN PENUTUP

Pasal 452

- (1) Peraturan Pemerintah pelaksanaan dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.
- (2) Peraturan Menteri pelaksanaan dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 453

Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha bandar udara yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan badan usaha milik negara wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

Pasal 454

Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal dan niaga tidak berjadwal pada saat Undang-Undang ini diundangkan, wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun.

Digital Repository Universitas Jember

Pasal 455

Otoritas bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara harus sudah terbentuk paling lambat 1 (satu) tahun terhitung sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 456

Tatanan kebandarudaraan nasional harus disesuaikan dan ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 457

Rencana induk bandar udara pada bandar udara yang beroperasi harus disesuaikan dan ditetapkan paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 458

Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 459

Lembaga penyelenggara pelayanan umum harus terbentuk paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 460

Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus terbentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 461

Program keselamatan penerbangan nasional harus ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 462

Komite nasional harus sudah terbentuk paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 463

Program keamanan penerbangan nasional harus ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 464

Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 465

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 3481) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 466

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta

Pada tanggal 12 Januari 2009

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Digital Repository Universitas Jember

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 12 Januari 2009
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 1





**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : PM 77 TAHUN 2011

TENTANG

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 62 ayat (1) huruf c dan d dan ayat (3), Pasal 165 ayat (1), Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 180, Pasal 184 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2008 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 212 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4954);

5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara;
6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan, Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2010;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGKUTAN UDARA.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan Pesawat Udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
2. Pengangkut adalah Badan Usaha Angkutan Udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
3. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
4. Angkutan Udara Niaga adalah Angkutan Udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
5. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

6. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
7. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
8. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
9. Bagasi kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
10. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan atau barang yang tidak bertuan.
11. Kejadian Angkutan Udara adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara.
12. Kecelakaan adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan/atau korban jiwa atau luka serius.
13. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
14. Cacat Tetap adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental.
15. Cacat Tetap Total adalah kehilangan fungsi salah satu anggota badan, termasuk cacat mental sebagai akibat dari Kecelakaan (*accident*) yang diderita sehingga penumpang tidak mampu lagi melakukan pekerjaan yang memberikan penghasilan yang layak diperoleh sesuai dengan pendidikan, keahlian, ketrampilan dan pengalamannya sebelum mengalami cacat.

16. Cacat Tetap Sebagian adalah kehilangan sebagian dari salah satu anggota badan namun tidak mengurangi fungsi dari anggota badan tersebut untuk beraktifitas seperti hilangnya salah satu mata, salah satu lengan mulai dari bahu, salah satu kaki.
17. Cacat Mental adalah tidak berfungsi atau kerusakan yang bersangkutan dengan batin dan watak manusia yang bukan bersifat kerusakan badan atau tenaga.
18. Ganti Rugi adalah uang yang dibayarkan atau sebagai pengganti atas suatu kerugian.
19. Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dengan konsorsium perusahaan asuransi untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
20. Perusahaan Asuransi adalah Perusahaan Asuransi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan perasuransian.
21. Perusahaan Pialang Asuransi adalah Perusahaan Penunjang Usaha Perasuransian yang memberikan jasa perantara dalam penutupan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dan penanganan penyelesaian ganti kerugian Asuransi dengan bertindak untuk kepentingan pemegang polis dan atau tertanggung.
22. Konsorsium Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara adalah kumpulan sejumlah perusahaan asuransi sebagai satu kesatuan yang terdiri dari ketua dan anggota yang dibentuk berdasarkan perjanjian sebagai Penanggung asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara.
23. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
24. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB II

JENIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT DAN BESARAN GANTI KERUGIAN

Pasal 2

Pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara wajib bertanggung jawab atas kerugian terhadap :

- a. penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
- b. hilang atau rusaknya bagasi kabin;

- c. hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat
- d. hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
- e. keterlambatan angkutan udara; dan
- f. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal 3

Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a ditetapkan sebagai berikut :

- a. penumpang yang meninggal dunia di dalam pesawat udara karena akibat kecelakaan pesawat udara atau kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara diberikan ganti kerugian sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang;
- b. penumpang yang meninggal dunia akibat suatu kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara pada saat proses meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara atau pada saat proses turun dari pesawat udara menuju ruang kedatangan di bandar udara tujuan dan/atau bandar udara persinggahan (transit) diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per penumpang;
- c. penumpang yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - 1) penumpang yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 1.250.000.000,00 (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) per penumpang; dan
 - 2) penumpang yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- d. Cacat Tetap Total sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 yaitu kehilangan penglihatan total dari 2 (dua) mata yang tidak dapat disembuhkan, atau terputusnya 2 (dua) tangan atau 2 (dua) kaki atau satu tangan dan satu kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki, atau Kehilangan penglihatan total dari 1 (satu) mata yang tidak dapat disembuhkan dan terputusnya 1 (satu) tangan atau kaki pada atau di atas pergelangan tangan atau kaki.

- e. penumpang yang mengalami luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan, akan diberikan ganti kerugian sebesar biaya perawatan yang nyata paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah) per penumpang.

Pasal 4

- (1) Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerugian karena hilang atau rusaknya bagasi kabin, kecuali apabila penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh tindakan pengangkut atau orang yang dipekerjakannya.
- (2) Apabila pembuktian penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diterima oleh pengangkut atau berdasarkan keputusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap (*inkracht*) dinyatakan bersalah, maka ganti kerugian ditetapkan setinggi tingginya sebesar kerugian nyata penumpang.

Pasal 5

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kehilangan, musnah atau rusaknya bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf c ditetapkan sebagai berikut :
 - a. kehilangan bagasi tercatat atau isi bagasi tercatat atau bagasi tercatat musnah diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per kg dan paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah) per penumpang; dan
 - b. kerusakan bagasi tercatat, diberikan ganti kerugian sesuai jenisnya bentuk, ukuran dan merk bagasi tercatat.
- (2) Bagasi tercatat dianggap hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), apabila tidak diketemukan dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender sejak tanggal dan jam kedatangan penumpang di bandar udara tujuan.
- (3) Pengangkut wajib memberikan uang tunggu kepada penumpang atas bagasi tercatat yang belum ditemukan dan belum dapat dinyatakan hilang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebesar Rp. 200.000,00 (dua ratus ribu rupiah) per hari paling lama untuk 3 (tiga) hari kalender.

Pasal 6

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tuntutan ganti kerugian terhadap hilangnya barang berharga atau barang yang berharga milik penumpang yang disimpan di dalam bagasi tercatat, kecuali pada saat pelaporan keberangkatan (*check-in*), penumpang telah menyatakan dan menunjukkan bahwa di dalam bagasi tercatat terdapat barang berharga atau barang yang berharga, dan pengangkut setuju untuk mengangkutnya.

- (2) Dalam hal pengangkut menyetujui barang berharga atau barang yang berharga di dalam bagasi tercatat diangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut dapat meminta kepada penumpang untuk mengasuransikan barang tersebut.

Pasal 7

- (1) Jumlah ganti kerugian terhadap kargo yang dikirim hilang, musnah, atau rusak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf d ditetapkan sebagai berikut:
- a. terhadap hilang atau musnah, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 100.000,00 (seratus ribu rupiah) per kg.
 - b. terhadap rusak sebagian atau seluruh isi kargo atau kargo, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada pengirim sebesar Rp. 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) per kg.
 - c. apabila pada saat menyerahkan kepada pengangkut, pengirim menyatakan nilai kargo dalam surat muatan udara (*airway bill*), ganti kerugian yang wajib dibayarkan oleh pengangkut kepada pengirim sebesar nilai kargo yang dinyatakan dalam surat muatan udara.
- (2) Kargo dianggap hilang setelah 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak seharusnya tiba di tempat tujuan.

Pasal 8

Apabila kargo diangkut melalui lebih dari 1 (satu) moda transportasi, pengangkut hanya bertanggung jawab atas kerusakan sebagian atau keseluruhan atau atas kehilangan kargo selama dalam pengangkutan udara yang menjadi tanggung jawabnya.

Pasal 9

Keterlambatan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf e 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*).

Pasal 10

Jumlah ganti kerugian untuk penumpang atas keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a ditetapkan sebagai berikut:

- a. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
- b. diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
- c. dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Pasal 11

Terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian berupa:

- a. mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
- b. memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan

Pasal 12

- (1) Dalam hal terjadi pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c, pengangkut wajib memberitahukan kepada penumpang paling lambat 7 (tujuh) hari kalender sebelum pelaksanaan penerbangan.
- (2) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengangkut wajib mengembalikan seluruh uang tiket yang telah dibayarkan oleh penumpang.
- (3) Pembatalan penerbangan yang dilakukan kurang dari 7 (tujuh) hari kalender sampai dengan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan, berlaku ketentuan Pasal 10 huruf b dan c.

- (4) Pembatalan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila badan usaha angkutan udara niaga berjadwal melakukan perubahan jadwal penerbangan (*retiming* atau *rescheduling*).

Pasal 13

- (1) Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional.
- (2) Faktor cuaca sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.
- (3) Teknis Operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain :
- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
 - b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
 - c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
 - d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Pasal 14

Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang meninggal dunia, cacat tetap, luka-luka dan kerugian harta benda sebagai akibat dari peristiwa pengoperasian pesawat udara, kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda dari pesawat udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf f ditetapkan sebagai berikut :

- a. meninggal dunia diberikan ganti rugi sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) per orang;
- b. pihak ketiga yang mengalami cacat tetap, meliputi :
 - 1) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap total oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebesar Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) per orang;

- 2) pihak ketiga yang dinyatakan cacat tetap sebagian oleh dokter dalam jangka waktu paling lambat 60 (enam puluh) hari kerja sejak terjadinya kecelakaan diberikan ganti kerugian sebagaimana termuat dalam Lampiran Peraturan ini.
- c. Jumlah ganti kerugian untuk pihak ketiga yang menderita luka-luka dan harus menjalani perawatan di rumah sakit, klinik atau balai pengobatan sebagai pasien rawat inap dan/atau rawat jalan ditetapkan paling banyak Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah) per orang;
 - d. jumlah ganti kerugian untuk kerusakan barang milik pihak ketiga hanya terhadap kerugian yang secara nyata diderita berdasarkan penilaian yang layak, sebagai berikut :
 - 1) untuk pesawat udara dengan kapasitas sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah);
 - 2) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk sampai dengan 70 (tujuh puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah);
 - 3) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 70 (tujuh puluh) tempat duduk sampai dengan 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 175.000.000.000,00 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah);
 - 4) untuk pesawat udara dengan kapasitas lebih dari 150 (seratus lima puluh) tempat duduk, paling banyak Rp. 250.000.000.000,00 (dua ratus lima puluh miliar rupiah).

Pasal 15

Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 7, Pasal 10, dan Pasal 14, ditetapkan berdasarkan kriteria:

- a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
- b. kelangsungan hidup Badan Usaha Angkutan Udara;
- c. tingkat inflasi kumulatif;
- d. pendapatan perkapita;
- e. perkiraan usia harapan hidup; dan
- f. perkembangan nilai mata uang.

BAB III

WAJIB ASURANSI TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

Pasal 16

- (1) Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib diasuransikan kepada perusahaan asuransi dalam bentuk konsorsium asuransi.
- (2) Bentuk Konsorsium bersifat terbuka kepada seluruh perusahaan asuransi yang memenuhi syarat dan perizinan untuk dapat berpartisipasi dalam program Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
- (3) Untuk kepentingan Badan Usaha Angkutan Udara sebagai pemegang polis dan/atau tertanggung, maka penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian klaim Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dilakukan dengan menggunakan jasa keperantaraan perusahaan pialang asuransi.
- (4) Perusahaan asuransi sebagai anggota konsorsium asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang pengawasan perasuransian.
- (5) Nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang ditentukan dalam Peraturan ini.
- (6) Premi asuransi untuk menutup nilai pertanggungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan perhitungan yang layak sesuai prinsip asuransi yang sehat.
- (7) Ketentuan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 16 ayat 1, 2 dan 3 tersebut ditetapkan melalui Keputusan Menteri.

Pasal 17

- (1) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi.
- (2) Tata cara dan prosedur penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana diatur pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (3) Penutupan asuransi tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal untuk dicatat dan keperluan evaluasi.
- (4) Dalam hal evaluasi mengindikasikan adanya ketidaksesuaian terhadap ketentuan yang ada atau kelayakan besarnya pertanggungan, Direktur Jenderal dapat meminta penjelasan dari pengangkut dan para pihak yang terkait serta meminta dilakukan peninjauan kembali perjanjian penutupan asuransi.

BAB IV

BATAS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

Pasal 18

- (1) Tanggung jawab pengangkut kepada penumpang dimulai sejak penumpang meninggalkan ruang tunggu bandar udara menuju pesawat udara sampai dengan penumpang memasuki terminal kedatangan di bandar udara tujuan.
- (2) Tanggung jawab pengangkut terhadap bagasi tercatat dimulai sejak pengangkut menerima bagasi tercatat pada saat pelaporan (*check-in*) sampai dengan diterimanya bagasi tercatat oleh penumpang.
- (3) Tanggung jawab pengangkut terhadap kargo dimulai sejak pengirim barang menerima salinan surat muatan udara dari pengangkut sampai dengan waktu yang ditetapkan sebagai batas pengambilan sebagaimana tertera dalam surat muatan udara (*airway bill*).

Pasal 19

Pengangkut tidak dapat dituntut tanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b, Pasal 3 huruf c butir 2, Pasal 14, apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa :

- a. kejadian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut atau orang-orang yang dipekerjakannya atau agen-agensya; atau
- b. kejadian tersebut semata-mata disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian penumpang sendiri dan/atau pihak ketiga.

Pasal 20

Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) atau pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier*) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini.

BAB V

PERSYARATAN DAN TATA CARA
PENGAJUAN TUNTUTAN GANTI KERUGIAN

Pasal 21

- (1) Tuntutan ganti kerugian oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga yang mengalami kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 hanya dapat dilakukan berdasarkan bukti sebagai berikut:

- a. dokumen terkait yang membuktikan sebagai ahli waris sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tiket, bukti bagasi tercatat (*claim tag*) atau surat muatan udara (*airway bill*) atau bukti lain yang mendukung dan dapat dipertanggungjawabkan;
 - b. surat keterangan dari pihak yang berwenang mengeluarkan bukti telah terjadinya kerugian jiwa dan raga dan/atau harta benda terhadap pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat pengoperasian pesawat udara.
- (2) Pemberian ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada pengangkut yang secara nyata melakukan pengangkutan udara (*actual carrier*), apabila pengangkutan udara tersebut dilakukan lebih dari satu Badan Usaha Angkutan Udara.

Pasal 22

- (1) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo diterima oleh penumpang atau oleh orang yang berhak untuk menerima tidak ada keluhan, maka merupakan bukti bagasi tercatat dan/atau kargo tersebut diterima dalam keadaan baik sesuai dengan dokumen yang pada saat diterima.
- (2) Apabila bagasi tercatat dan/atau kargo yang diterima dalam keadaan rusak, musnah dan/atau hilang, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis pada saat bagasi tercatat diambil oleh penumpang atau penerima kargo.
- (3) Jika terjadi keterlambatan penerimaan bagasi tercatat dan/atau kargo, tuntutan terhadap pengangkut harus diajukan secara tertulis paling lambat 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak bagasi tercatat diterima pemilik bagasi tercatat sesuai tanda bukti bagasi tercatat (*claim tag*) di terminal kedatangan atau kargo diterima oleh penerima di tempat tujuan yang telah ditetapkan.

BAB VI

PENYELESAIAN SENGKETA

Pasal 23

Besaran ganti kerugian yang diatur dalam peraturan ini tidak menutup kesempatan kepada penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak ketiga untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 24

Penyelesaian masalah pembuktian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dapat diselesaikan melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VII

EVALUASI, PELAPORAN DAN PENGAWASAN

Pasal 25

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi setiap 2 (dua) tahun terhadap pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Pengangkut dan perusahaan asuransi dan/atau Ketua Konsorsium wajib menyampaikan laporan pelaksanaan asuransi tanggung jawab pengangkut angkutan udara secara berkala setiap 1 (satu) tahun atau setiap terjadi perubahan pertanggungangan kepada Direktur Jenderal.
- (3) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit memuat:
 - a. data, jumlah dan jenis kepersertaan asuransi;
 - b. lingkup pertanggungangan termasuk besaran pertanggungangan;
 - c. jumlah klaim yang diajukan dan jumlah klaim yang disetujui; dan
 - d. masa pertanggungangan.

BAB VIII

SANKSI

Pasal 26

- (1) Direktur Jenderal dapat memberikan sanksi administratif kepada pengangkut yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
 - a. peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan;

- b. apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak ditaati dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan udara niaga untuk jangka waktu 14 (empat belas) hari kalender.
- (3) Apabila pembekuan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, dilakukan pencabutan izin usaha.
- (4) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghapus tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, dan/ atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Pasal 27

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.
- (2) Direktur Jenderal dapat mengusulkan perusahaan asuransi dan/atau konsorsium asuransi, termasuk penanggungjawabnya ke dalam daftar hitam (*black list*) apabila terbukti tidak melakukan pembayaran atau tidak sanggup membayar ganti kerugian sesuai kewajibannya.
- (3) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Menteri untuk selanjutnya diteruskan kepada Menteri yang melaksanakan pembinaan dan pengawasan di bidang usaha perasuransian untuk diambil tindakan lebih lanjut sesuai peraturan perundang-undangan perasuransian.

BAB IX

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 28

- (1) Dengan berlakunya Peraturan Menteri ini, perjanjian penutupan asuransi antara pengangkut dan perusahaan asuransi atau konsorsium asuransi yang telah ada tetap berlaku sampai dengan berakhirnya perjanjian;
- (2) Badan usaha angkutan udara yang telah melakukan penutupan asuransi tanggung jawab wajib menyesuaikan jenis tanggung jawabnya dan besaran ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ini paling lama 60 (enam puluh) hari kalender terhitung sejak Peraturan Menteri diberlakukan;

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 29

Peraturan ini mulai berlaku 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 10 Agustus 2011

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,
REPUBLIK INDONESIA

ttd

PATRIALIS AKBAR

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 486

Salinan sesuai dengan aslinya
pada Biro Hukum dan KSLN
Pelaksana Harian



HARI KRISWANTO, SH, DESS
Pembina (IV/a)
NIP. 19631115 199203 1 001

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor : PM 77 Tahun 2011

Tanggal : 8 Agustus 2011

BESARAN GANTI KERUGIAN CACAT TETAP SEBAGIAN

CACAT TETAP SEBAGIAN	BESARAN GANTI KERUGIAN
a. Satu mata	Rp. 150.000.000,-
b. Kehilangan pendengaran	Rp. 150.000.000,-
c. Ibu jari tangan kanan	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 62.500.000,-
d. Jari telunjuk kanan	Rp. 100.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 50.000.000,-
e. Jari telunjuk kiri	Rp. 125.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 25.000.000,-
f. Jari kelingking kanan	Rp. 62.500.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 20.000.000,-
g. Jari Kelingking Kiri	Rp. 35.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 11.500.000,-
h. Jari Tengah atau jari manis	Rp. 50.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 16.500.000,-
i. Jari tengah atau jari manis kiri	Rp. 40.000.000,-
- tiap satu ruas	Rp. 13.000.000,-

Penjelasan :

Bagi mereka yang kidal, perkataan kanan dibaca kiri, demikian sebaliknya.

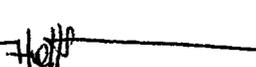
Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Agustus 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

FREDDY NUMBERI

Sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN
Pelaksana Harian



HARRY KRISWANTO, SH, DESS
Pembina (IV/a)
NIP. 19631115 199203 1 001





**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

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**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** :
- a. bahwa sebagai tindak lanjut Pasal 62 ayat (1) huruf c dan huruf d dan ayat (3), Pasal 165 ayat (1), Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 180, Pasal 184 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang mulai diberlakukan pada tanggal 8 November 2011;
 - b. bahwa setelah dilakukan evaluasi lapangan terhadap *stakeholders* penerbangan, masih diperlukan penyiapan Sumber Daya Manusia, prasarana, teknologi dan dokumen pendukung terkait, yang memerlukan waktu untuk persiapan pemberlakuannya;
 - c. bahwa berdasarkan hal tersebut pada huruf a dan huruf b, dipandang perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara;
- Mengingat** :
1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3467);
 2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 38);

3. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 212 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4954);
6. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara;
7. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan, Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2010;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

MEMUTUSKAN

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 77 TAHUN 2011 TENTANG TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT ANGGKUTAN UDARA.

Pasal I

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara diubah sebagai berikut:

1. Pasal 16 ayat (1) diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:
 - (1) Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 wajib diasuransikan oleh pengangkut kepada satu atau gabungan beberapa perusahaan asuransi.
2. Menambahkan kata “dapat” dalam Pasal 16 ayat (3) sehingga berbunyi sebagai berikut:
 - (3) Untuk kepentingan Badan Usaha Angkutan Udara sebagai pemegang polis dan/atau tertanggung, maka penutupan asuransi dan penanganan penyelesaian klaim Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara dapat dilakukan dengan menggunakan jasa keperantaraan perusahaan pialang asuransi.

3. Menambah kata “juga” dalam Pasal 20 sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 20

Tanggung jawab pengangkut dalam peraturan ini berlaku juga terhadap pengangkut yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) atau pihak-pihak lain sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier*) sepanjang tidak diperjanjikan lain dan tidak bertentangan dengan peraturan ini

4. Pasal 29 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 29

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2012.

Pasal II

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 7 November 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

E.E MANGINDAAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 7 November 2011

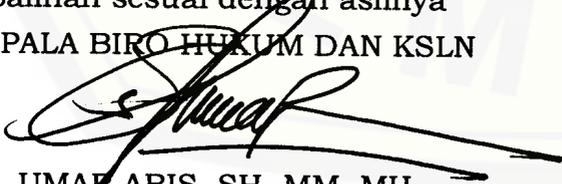
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA,
REPUBLIK INDONESIA

ttd

AMIR SYAMSUDDIN

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2011 NOMOR 696

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

Hal-Hal yang Perlu Diperhatikan Mengenai E-Ticket

Mohon baca catatan berikut dengan seksama. Jika Anda membutuhkan klarifikasi lebih lanjut, hubungi counter pemesanan & penjualan tiket kami atau kirim e-mail kepada kami di info@lionair.co.id

Tiket Elektronik (E-Ticket): Ingatlah bahwa Anda harus menyimpan salinan Tiket Elektronik ini sepanjang perjalanan Anda karena Tiket Elektronik tersebut diperlukan untuk memasuki bandara, melakukan check-in, pengembalian uang tiket atau pertukaran tiket.

Untuk memasuki bandara dan untuk keperluan check-in, Anda harus menunjukkan Tiket Elektronik ini beserta dengan surat identifikasi yang dilampiri foto yang dikeluarkan oleh Pemerintah, seperti paspor, kartu identitas atau KTP Indonesia.

Tiket Elektronik ini harus ditunjukkan beserta surat identifikasi yang dilampiri foto pada saat pengembalian uang tiket atau pertukaran tiket.

Apabila data yang ada dalam E-Ticket berbeda dengan data yang ada pada sistem reservasi kami, maka yang menjadi acuannya adalah data yang ada pada sistem reservasi. Pembatalan reservasi tiket dikenakan biaya pembatalan, jika ada. Hubungi Reservasi dan Penjualan Tiket Lion Air untuk informasi lebih lanjut. Dengan memesan tiket ini, Anda setuju dan menerima semua syarat dan kondisi serta peraturan pembatalan dan pertukaran tiket ini.

1.0 Pembatalan dan Pengembalian Uang E-Ticket

Hubungi Call Center kami atau kunjungi situs web kami untuk Pengembalian Uang/Pertukaran/Percetakan Ulang E-Ticket.

Perhatian: Perjanjian pengangkutan dan layanan lain yang tersedia mengacu pada ketentuan yang dikeluarkan oleh pihak pengangkut

Jika perjalanan Penumpang mencakup jarak yang jauh atau transit di negara yang bukan negara asal keberangkatan, maka Konvensi Warsawa akan berlaku, yang mengatur dan, dalam kebanyakan kasus, membatasi tanggung jawab perusahaan pengangkut atas kematian atau cedera serta kehilangan atau kerusakan barang bagasi.

Harap perhatikan bahwa tiket ini diatur oleh berbagai syarat dan kondisi bawaan lainnya yang tertera di bawah ini, yang dinyatakan sebagai bagian dari dokumen ini.

2.0 Informasi Umum

Waktu Check-In

Untuk Penerbangan Domestik di Indonesia, check-in dimulai 2 jam sebelum jadwal keberangkatan dan counter check-in akan tutup 30 menit sebelum keberangkatan untuk semua kelas penumpang.

Untuk Penerbangan Internasional, check-in biasanya dimulai 2,5 jam sebelum keberangkatan dan counter check-in akan tutup 45 menit sebelum keberangkatan untuk semua kelas penumpang.

Ada beberapa formalitas yang harus dijalani oleh penumpang di bandara sebelum atau setelah penerbangan dikonfirmasi. Untuk melengkapi formalitas serta proses check-in, penumpang diharuskan tiba di bandara beberapa saat sebelum jam keberangkatan.

Untuk memperlancar jadwal penerbangan, gerbang keberangkatan akan ditutup 15 menit sebelum waktu keberangkatan.

Jika terjadi penundaan dan kegagalan koneksi penerbangan yang berada di luar kendali Lion Air; Lion Air bebas dari tanggung jawab akan hal tersebut.

Penumpang yang mengatur koneksi penerbangannya sendiri dengan perusahaan penerbangan lain dianjurkan untuk menyisakan waktu yang cukup untuk proses koneksi atau transfer terminal atau reklaim bagasi dan check-in ulang. Lion Air tidak akan bertanggung jawab atas kegagalan koneksi dengan perusahaan penerbangan lain yang berada di luar kendali Lion Air.

Penumpang yang "No-Show": Penumpang yang penerbangannya telah dikonfirmasi tetapi tidak muncul / tidak berangkat untuk penerbangan mereka disebut sebagai "No Show"

Jika untuk suatu alasan tertentu Anda tidak dapat menjalani penerbangan yang telah Anda konfirmasi, mohon hubungi Reservasi dan Penjualan Tiket Lion Air sedini mungkin untuk menghindari denda.

Overbooking: Jika terjadi overbooking kerana terjadinya penggantian tipe pesawat, Lion Air akan mengerahkan segala upaya untuk menyediakan tempat duduk untuk reservasi yang telah dikonfirmasi.

Pembatalan/Pengembalian Uang/Booking Ulang/Percetakan Ulang Tiket: Hubungi kantor Reservasi dan Penjualan Tiket Lion Air untuk informasi lebih lanjut tentang kebijakan kami mengenai pembatalan dan pengembalian uang tiket.

Pembelian Menggunakan Kartu Kredit: Mohon perhatikan bahwa kartu kredit yang digunakan untuk membeli tiket penerbangan Lion Air Anda harus ditunjukkan pada saat check-in oleh pemilik kartu untuk diverifikasi. Kelalaian dalam mematuhi peraturan ini dapat berujung kepada penolakan boarding dan pembatalan tiket serta kontrak penumpang.

Pembayaran: Tiket harus dilunasi sebelum jangka waktu yang diberikan berakhir. Jika tiket belum juga dilunasi untuk alasan apa pun, Lion Air berhak membatalkan reservasi/tiket sebelum check-in dan/atau menolak proses boarding Anda.

Bayi: Kami berhak untuk tidak mengangkut bayi berusia kurang dari dua (2) hari dan bayi yang berusia antara tiga (3) dan tujuh (7) hari harus disertai dengan Sertifikat Kesehatan yang menyatakan bahwa bayi tersebut cukup sehat untuk melakukan perjalanan udara. Sertifikat Kesehatan tersebut harus diterbitkan 72 jam sebelum waktu keberangkatan. Batas usia maksimum bayi adalah kurang dari 2 tahun. Bayi yang melakukan perjalanan udara dengan Lion Air harus disertai dengan Formulir Ganti Rugi yang ditandatangani oleh orangtuanya.

Penumpang Hamil: Semua ibu hamil harus menandatangani pernyataan pembebasan tanggungjawab. Penumpang yang usia kandungannya lebih dari 28 minggu harus menunjukkan Sertifikat Kesehatan yang menyatakan bahwa penumpang tersebut cukup sehat untuk melakukan perjalanan udara di kaunter check-in.

3.0 Peraturan Barang Bawaan di Kabin:

Penumpang hanya diperbolehkan membawa barang bawaan 1 (satu) koli dengan berat maksimal 7 (tujuh) kg, dengan dimensi maksimal 40 cm x 30 cm x 20 cm dan satu tas barang pribadi untuk keperluan selama perjalanan (personal item).

Penerimaan barang bawaan di kabin disesuaikan dengan ketersediaan tempat penyimpanan barang bawaan di atas kepala penumpang. Tempat penyimpanan terbatas juga tersedia di bawah kursi depan. Jika tidak ada tempat tersedia untuk menyimpan barang bawaan di kabin, maka akan dilakukan penarikan dan pemuatan barang bawaan di ruang bagasi sesuai dengan peraturan keamanan penerbangan.

Batas Barang Bawaan yang boleh di-check in dengan Gratis

Penerbangan Domestik di Indonesia

Kelas	Dewasa/Anak-Anak	Bayi
Bisnis	30 kg	-
Ekonomi	20 kg	-

Penerbangan Internasional

Kelas	Dewasa/Anak-Anak	Bayi
Bisnis	30 kg	-
Ekonomi	20 kg	-

Mohon perhatikan bahwa bayi yang tidak disediakan tempat duduk tidak berhak atas kuota barang bawaan yang boleh di-check in dengan gratis dan Lion Air tidak menyediakan kursi yang disediakan khusus untuk bayi.

Barang-barang yang boleh dibawa tanpa dikenakan biaya sebagai tambahan dari kuota barang bawaan yang boleh di-check in dengan gratis (d disesuaikan dengan peraturan keamanan).

1. Tas tangan wanita, buku saku atau dompet yang sesuai untuk perjalanan normal dan yang tidak digunakan untuk tempat penampungan alat-alat yang dihitung sebagai barang bawaan.
2. Mantel, syal atau selimut.
3. Kamera kecil dan/atau teropong kecil.
4. Makanan bayi untuk dikonsumsi selama penerbangan.
5. Keranjang pembawa bayi.
6. Payung atau tongkat jalan.
7. Bahan bacaan dalam jumlah yang wajar.
8. Kursi roda yang dapat dilipat untuk orang cacat dan/atau sepasang tongkat pemapah dan/atau kawat gigi atau alat prostetik lainnya yang harus digunakan oleh penumpang.

Peraturan Keselamatan:

Sesuai dengan peraturan keselamatan yang berlaku, penumpang dianjurkan untuk:

1. Tidak menerima paket apa pun dari penumpang yang tidak dikenal.
2. Tidak meninggalkan barang bawaan tanpa pengawasan di waktu kapan pun, terutama di dalam wilayah bandara. Barang bawaan yang tidak dijaga dapat dicurigai dan disita oleh staf keamanan bandara.

3. Menyatakan bahwa penumpang sedang membawa senjata atau bahan peledak sebelum check-in. Pernyataan semacam itu termasuk ke dalam pelanggaran Undang-Undang dan Peraturan Pesawat Terbang.

Barang-Barang Yang Tidak Boleh Dibawa: baterai kering, pisau, gunting, benda tajam, peralatan, senjata api, amunisi dan replika mainan dari benda-benda tersebut tidak boleh dibawa ke kabin penumpang.

Benda-Benda Berharga: Uang, logam mulia, perhiasan, instrumen yang dapat dinegosiasikan, sekuritas, dokumen identifikasi pribadi dan benda-benda berharga lainnya sebaiknya dibawa ke kabin oleh penumpang. Lion Air tidak bertanggung jawab atas hilangnya benda-benda yang dibawa oleh penumpang.

Benda-Benda yang Boleh Dibawa dengan Syarat Tertentu: Obat-obatan dan perlengkapan kosmetik seperti hair spray, parfum dan obat yang mengandung alkohol boleh dibawa oleh penumpang selama perjalanan dalam jumlah yang wajar. Kebanyakan jenis benda-benda ini boleh dibawa sebagai kargo asalkan dikemas sesuai dengan peraturan kargo.

Benda-Benda Bawaan yang Berbahaya: Untuk alasan keselamatan, benda-benda berbahaya seperti yang disebutkan di bawah ini tidak boleh dibawa oleh penumpang.

1. Barang Bawaan (Tas, Koper dan bungkusan lainnya) yang dipasang alarm.
2. Gas padat – (didinginkan, mudah terbakar, tidak mudah terbakar dan beracun) seperti butana, oksigen, nitrogen cair, tabung aqualung dan tabung gas padat.
3. Zat Korosif – seperti asam, alkali, merkuri dan sel baterai cair serta wadah yang mengandung merkuri.
4. Bahan peledak – amunisi, kembang api dan pistol api. Amunisi termasuk tempat amunisi yang kosong, pistol, kembang api dan bagian dari pistol.
5. Zat cair serta padat yang mudah terbakar seperti refill pemantik, bahan bakar pemantik, korek api, cat, thinner, pemantik api yang harus dibalik sebelum dinyatakan.
6. Zat radioaktif
7. Materi yang teroksidasi seperti bubuk pemutih dan peroksida
8. Zat beracun dan yang dapat menimbulkan infeksi seperti insektisida, pembunuh ilalang dan materi virus hidup.
9. Benda-benda berbahaya lainnya seperti materi yang dimagnetisasi, yang dapat melukai atau membuat iritasi.
10. Agen etiologis (bakteri, virus, dll.)
11. Zat-zat yang mengandung merkuri tidak boleh dibawa oleh penumpang.

Perubahan jadwal: Lion Air berhak membatalkan atau mengubah rencana keberangkatan, jadwal, rute, pesawat terbang atau tempat transit penerbangan mana pun yang tiketnya telah dibayarkan, kapan pun dan dari waktu ke waktu, untuk alasan apa pun, tanpa pemberitahuan kepada penumpang yang terkena dampak dari perubahan tersebut, dan oleh karena itu, perusahaan pengangkut tidak bertanggung jawab kepada Penumpang atas pembatalan atau perubahan tersebut, baik yang disebabkan oleh Force Majeure (kejadian yang berada di luar kuasa manusia); dengan syarat bahwa perusahaan pengangkut dapat dan berhak memberikan hal-hal berikut secara sepihak kepada Penumpang yang terkena dampak pembatalan atau perubahan tersebut:

- (1) Mengatur ulang rute ke tempat tujuan yang tertera pada Tiket Penumpang dalam jangka waktu yang wajar dengan menggunakan jasa Perusahaan Pengangkut itu sendiri; atau

- (2) Mengembalikan uang tiket ke Penumpang dengan sejumlah yang tidak lebih besar dari apa yang telah dibayar oleh Penumpang untuk penerbangan yang bersangkutan.

4.0 PENGANGKUTAN PENDERITA CACAT

1. Penumpang yang menderita cacat yang membutuhkan bantuan khusus harus memberitahukan kebutuhan khususnya kepada Perusahaan Pengangkut pada saat booking. Perusahaan Pengangkut akan mengangkut Penumpang tersebut jika telah mengatur semua kebutuhan khusus Penumpang tersebut. Jika Penumpang tersebut tidak memberitahukan kebutuhan khususnya pada saat booking, Perusahaan Pengangkut akan tetap berupaya untuk mengakomodasi kebutuhan khusus Penumpang tersebut. Penumpang penderita cacat yang telah memberitahu Perusahaan Pengangkut mengenai kebutuhan khususnya pada saat booking dan telah diterima oleh Perusahaan Pengangkut tidak akan ditolak untuk diangkut karena kondisi cacat atau kebutuhan khususnya. Akan tetapi, peraturan Perusahaan Pengangkut atau pemerintah dapat berlaku untuk pengangkutan Penumpang penderita cacat.
2. Perusahaan Pengangkut dapat meminta Penumpang penderita cacat untuk melakukan perjalanan bersama Asistennya sendiri jika memang diperlukan untuk alasan keselamatan atau jika Penumpang tersebut tidak dapat menjalankan proses evakuasinya sendiri atau tidak dapat mengerti instruksi-instruksi keselamatan.
3. Perusahaan Pengangkut akan menolak untuk mengangkut, atau menurunkan Penumpang yang tindakan atau keputusannya untuk tidak mengambil tindakan memberikan bukti kepada Perusahaan Pengangkut bahwa kondisi mental atau fisiknya tidak memungkinkan untuk menjaga diri sendiri tanpa bantuan orang lain di lokasi mana pun, kecuali jika ia ditemani oleh seorang Asisten yang bertanggung jawab untuk menjaganya di sepanjang perjalanan dan, dengan penjagaan dari seorang Asisten, ia tidak membutuhkan perhatian atau bantuan yang intensif dari kru pesawat.
4. Perusahaan Pengangkut berhak meminta bukti kesehatan dari institusi medis yang berwenang jika suatu perjalanan udara disertai oleh risiko atau bahaya yang tidak umum dihadapi oleh Penumpang atau orang lain (termasuk bayi dalam kandungan pada kasus penumpang yang hamil).
5. Penumpang yang menderita cacat tidak diperbolehkan duduk di barisan kursi yang diperuntukkan untuk pintu darurat atau barisan jalan keluar darurat di depan sayap.
6. Perusahaan Pengangkut berhak berhenti menerima Penumpang yang harus melakukan perjalanan udara di atas tandu pada penerbangan mana pun.
7. Perusahaan Pengangkut tidak akan menolak mengangkut kursi roda penumpang atau alat bantu penderita cacat lainnya, kecuali jika alat tersebut bertentangan dengan peraturan keselamatan penerbangan. Sebagai tambahan dari kuota barang bawaan yang boleh dibawa oleh Penumpang dengan gratis, Perusahaan Pengangkut juga menerima kursi roda Penumpang atau alat bantu penderita cacat lainnya sebagai barang bawaan yang diprioritaskan untuk dicek-in tanpa dikenakan biaya angkut.

5.0 PENOLAKAN PENGANGKUTAN

Perusahaan Pengangkut berhak menolak untuk mengangkut atau menurunkan Penumpang dari penerbangan apa pun untuk alasan apa pun, termasuk tetapi tidak terbatas pada alasan-alasan berikut:

1. **Permintaan atau Peraturan Pemerintah** – Kapan pun tindakan tersebut perlu diambil untuk mematuhi peraturan pemerintah atau memenuhi permintaan pemerintah dalam hal pengangkutan darurat terkait dengan keamanan nasional, atau terkait dengan alasan cuaca atau kondisi lainnya yang berada di luar kuasanya (termasuk tetapi tidak terbatas kepada Tindakan Tuhan, atau force Majeure, mogok kerja, kekacauan sipil, embargo, perang, pertikaian atau gangguan) baik yang terjadi di tempat, yang berupa ancaman, maupun atas laporan pihak tertentu.
2. **Pencarian Penumpang atau Properti** – Jika Penumpang menolak untuk diperiksa, baik tubuh maupun barang bawaannya untuk mencari bahan peledak, senjata atau alat berbahaya yang tersembunyi.
3. **Bukti Identitas/Usia** – Jika seorang Penumpang menolak untuk menyediakan bukti usia atau identitas seperti yang diminta oleh Perusahaan Pengangkut, Perusahaan Pengangkut dapat menolak mengangkut Penumpang tersebut kapan pun secara sepihak. Sebagai tambahan, Perusahaan Pengangkut dapat meminta bukti usia kepada Penumpang yang melakukan perjalanan dalam penerbangan tertentu yang memiliki batas usia minimum. Bukti identitas yang diterima adalah dokumen pendudukan yang di akui oleh Negara (Kartu Tanda Penduduk, Surat Ijin Pengemudi, Akta kelahiran, paspor). Kelalaian dalam menunjukkan bukti ini seperti yang diminta dapat berujung kepada penolakan pengangkutan.
4. **Persyaratan Dokumen Perjalanan** - Perusahaan Pengangkut akan menolak untuk mengangkut Penumpang yang menurut Perusahaan Pengangkut:
 - (a) dokumen perjalanannya tidak lengkap atau tidak ;
5. **Sikap/Tindak-Tanduk Penumpang** - Perusahaan Pengangkut dapat mengenakan sanksi kepada orang yang melakukan atau pernah melakukan tindakan tertentu di pesawat Perusahaan Pengangkut, atau jika Perusahaan Pengangkut tahu atau yakin bahwa Penumpang pernah melakukan tindakan tertentu terhadap properti Bandara atau pesawat Perusahaan Pengangkut lainnya yang menurut Perusahaan Pengangkut dapat membawa dampak negatif terhadap keselamatan, kenyamanan atau kesehatan orang tersebut, penumpang Perusahaan Pengangkut lainnya, pegawai atau agen Perusahaan Pengangkut, kru udara atau pesawat atau operasional pesawat pengangkut (“Tindakan yang Dilarang”).
 - (a) Contoh Tindakan yang Dilarang yang dapat berujung kepada pengenaan sanksi:
 - i kehilangan kesadaran akibat konsumsi atau penggunaan alkohol atau obat-obatan sebelum boarding atau di sepanjang penerbangan;
 - ii bertindak aneh, tidak senonoh atau tidak pantas terhadap Penumpang lain atau pegawai atau agen Perusahaan Pengangkut;
 - iii mengancam, melecehkan, mengintimidasi, menyerang atau melukai Penumpang lain atau pegawai atau agen Perusahaan Pengangkut;
 - iv mengotak-atik atau sengaja merusak pesawat terbang, peralatannya atau properti Perusahaan Pengangkut lainnya;

- v lalai mematuhi semua instruksi, termasuk semua instruksi untuk menghentikan Tindakan yang Dilarang, yang diberikan oleh pegawai Perusahaan Pengangkut;
 - vi memasuki atau berusaha memasuki dek penerbangan tanpa ijin;
 - vii merokok atau berusaha merokok dalam pesawat;
 - viii bersumpah serapah atau membawa senjata berbahaya di dalam pesawat (selain dari pengawal yang sedang bertugas atau petugas perdamaian yang mematuhi peraturan Perusahaan Pengangkut).
6. Berikut adalah sanksi tunggal atau kombinasi yang dapat diterapkan oleh Perusahaan Pengangkut kepada seseorang:
- i. Peringatan tertulis atau lisan
 - ii. penolakan boarding ke pesawat terbang;
 - iii. diturunkan dari pesawat terbang di titik lokasi tertentu;
 - iv. meminta orang tersebut untuk membuat pernyataan tertulis bahwa ia tidak akan mengulangi Tindakan yang Dilarang tersebut maupun Tindakan yang Dilarang lainnya sebagai syarat untuk dapat melakukan perjalanan udara berikutnya dengan Perusahaan Pengangkut dengan masa percobaan maksimal satu tahun;
7. Perusahaan Pengangkut berhak menerapkan sanksi atau sejumlah sanksi yang dianggap layak secara sepihak jika kasus pelanggaran tersebut sangat serius.
8. Tindakan yang Dilarang yang dijelaskan dalam paragraf (a) iii, iv, vi atau viii biasanya disertai dengan larangan penerbangan dengan menggunakan jasa Perusahaan Pengangkut yang bersangkutan secara permanen atau untuk waktu yang tidak terbatas. Staf layanan pelanggan dan staf keamanan Perusahaan Pengangkut serta staf layanan pelanggan bandara dan kru udara diberi wewenang individual untuk mengenakan sanksi seperti yang dijelaskan dalam paragraf (b) i, ii atau iii di atas. Anggota departemen layanan pelanggan dan keamanan Perusahaan Pengangkut memiliki wewenang untuk menerapkan sanksi seperti yang dijelaskan dalam paragraf (b) iv atau v di atas dan akan mengkaji ulang rincian setiap kasus sebelum menerapkan sanksi tersebut. Perusahaan Pengangkut akan memberikan peringatan tertulis akan penerapan sanksi yang tertera dalam paragraf (b) iv atau v di atas.
9. Siapa pun yang diberikan sanksi seperti yang tertera dalam paragraf (b) v dapat merespon secara tertulis kepada Perusahaan Pengangkut dan memberikan alasan mengapa Perusahaan Pengangkut sebaiknya menarik sanksi tersebut. Perusahaan Pengangkut dapat menarik sanksi paragraf (b) v, jika menurut Perusahaan Pengangkut dan menurut riwayat orang yang bersangkutan, orang tersebut tidak akan terlibat dalam Tindakan yang Dilarang di masa depan dan Perusahaan Pengangkut akan menyampaikan keputusannya kepada orang yang bersangkutan dalam jangka waktu yang wajar.
10. Terlepas dari pernyataan tertulis lainnya dalam Tariff ini, satu-satunya tanggung jawab Perusahaan Pengangkut kepada orang yang ditolak untuk diangkutnya setelah insiden Tindakan yang Dilarang adalah sebagian dari mengembalikan harga tiket yang tidak digunakan atau sebagian dari uang pembayaran tiket milik orang tersebut.

11. Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut atas Penolakan Pengangkutan seorang Penumpang
12. Kecuali jika dinyatakan lain dalam Peraturan 8 dan sejauh yang diijinkan oleh hukum, Perusahaan Pengangkut tidak bertanggung jawab kepada Penumpang atau orang mana pun terkait dengan penolakan boarding atau pengangkutan orang yang bersangkutan ke dalam pesawat Perusahaan Pengangkut atau menurunkan seorang Penumpang dari pesawat di titik tertentu sepanjang penerbangan; Perusahaan Pengangkut juga tidak bertanggung jawab kepada Penumpang atau orang lainnya atas penolakan boarding atau pengangkutan atau penurunan Penumpang atau orang lain di atau dari pesawat.

6.0 PERJALANAN DOMESTIK

1. Perusahaan Pengangkut harus mematuhi peraturan Undang-Undang Transportasi Udara Indonesia (1939/100) dan syarat barang bawaan, tarif serta jadwal yang berlaku (kecuali waktu keberangkatan dan kedatangan yang tertera di dalamnya) serta peraturan Perusahaan Pengangkut yang merupakan bagian dari perangkat peraturan tersebut dan yang dapat diperiksa di kantor booking Perusahaan Pengangkut.
2. Tiket penumpang ini hanya berlaku untuk orang dengan nama yang tertera dalam tiket ini dan tidak dapat ditransfer ke orang lain. Penumpang setuju bahwa Perusahaan Pengangkut berhak memeriksa apakah tiket pesawat digunakan oleh orang yang memang berhak menggunakannya. Jika tiket tersebut digunakan oleh orang yang memiliki nama lain dari yang tertera dalam tiket ini, Perusahaan Pengangkut berhak menolak mengangkut orang tersebut dan hak pengangkutan pemilik sah tiket tersebut akan hangus.
3. Perusahaan Pengangkut berhak mengganti Perusahaan Pengangkut lain untuk pelaksanaan kontrak dan untuk mengubah tempat transit yang telah disetujui.
4. Perusahaan Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk kerusakan apa pun yang diakibatkan oleh pembatalan dan/atau keterlambatan pengangkutan, termasuk keterlambatan kedatangan penumpang dan keterlambatan pengiriman bagasi.
5. Bagasi yang telah diperiksa hanya akan diserahkan kepada penumpang setelah diberi label.
6. Perusahaan Pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan atau hilangnya bagasi penumpang sesuai dengan Undang-Undang Transportasi Udara Indonesia (1939/100) dan kondisi bagasi Perusahaan Pengangkut.
7. Bagasi dianggap telah diterima dalam kondisi yang baik dari tangan Penumpang kecuali jika Penumpang menyatakan lain pada saat menerima bagasinya.
8. Semua klaim harus disertai bukti jumlah kerugian yang diderita. Tanggungjawab untuk kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang dibatasi hingga Rp.20.000,- (dua puluh ribu rupiah) per kilogram.
9. Perusahaan Pengangkut tidak bertanggung jawab atas benda-benda yang mudah pecah atau mudah rusak dan binatang hidup jika diangkut sebagai bagasi.

10. Tidak ada agen, pegawai maupun perwakilan Perusahaan Pengangkut yang berhak mengubah atau membatalkan sebagian atau seluruh ketentuan yang berlaku atas pengangkutan, tarif, jadwal dan peraturan lainnya milik Perusahaan Pengangkut.
11. Penumpang yang namanya tertera di tiket ini diasuransikan oleh PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja sesuai dengan UU no. 33/1964 juncto peraturan implementasinya.

7.0 PENERBANGAN INTERNASIONAL

1. Syarat dan kondisi pengangkutan yang berlaku hanya untuk penerbangan Internasional; harus mematuhi kontrak dalam tiket ini. Tiket ini tidak sah dan tidak akan diterima kecuali jika dibeli dari Perusahaan Pengangkut yang menerbitkan tiket ini atau dari agen perjalanan resminya.
2. Peringatan dari pemerintah dan pajak, tarif serta biaya yang dikenakan oleh bandara: harga tiket bisa jadi sudah termasuk pajak, tarif dan biaya yang dikenakan atas transportasi udara oleh pemerintah. Pajak, tarif serta biaya yang mewakili sebagian besar ongkos perjalanan udara disertakan ke dalam biaya tiket atau dicantumkan secara terpisah di kotak bertuliskan "PAJAK/TARIF/BIAYA" dalam tiket ini. Anda juga dapat diwajibkan untuk membayar pajak, tarif dan biaya yang belum dipungut.

Syarat-Syarat Kontrak:

1. Dalam kontrak ini, "tiket" berarti tiket penumpang dan pemeriksaan bagasi ini. "pengangkutan" sama dengan "transportasi", "pengangkut" berarti semua pesawat pengangkut yang mengangkut penumpang atau bagasinya atau menyediakan jasa lain yang terkait dengan pengangkutan udara. "KONVENSI WASAWA" berarti Konvensi Penyatuan Peraturan-Peraturan Tertentu Terkait Pengangkutan Udara Internasional yang ditandatangani di Warsawa tanggal 12 Oktober 1929, atau Konvensi yang telah diamandemen di Den Haag tanggal 28 September 1955.
2. Pengangkutan dalam kontrak ini harus mematuhi peraturan dan batasan tanggung jawab yang ditentukan dalam Konvensi Warsawa, kecuali jika pengangkutan tersebut bukanlah "pengangkutan internasional" seperti yang didefinisikan dalam Konvensi tersebut.
3. Sejauh tidak bertentangan dengan pengangkutan yang dilakukan dan jasa lain yang disediakan oleh pengangkut harus mematuhi: (i) ketentuan yang terdapat dalam tiket ini, (ii) tarif yang berlaku, (iii) syarat-syarat pengangkutan yang diterapkan oleh Pengangkut serta peraturan terkait yang menjadi bagiannya (dan yang berlaku di kantor Pengangkut), kecuali untuk transportasi antara suatu tempat di AS atau Kanada dan tempat di luar negara tersebut di mana tarif negara tersebutlah yang akan berlaku.
4. Nama Pengangkut dapat disingkat di dalam tiket, nama panjang dan singkatannya tertera di tarif, syarat pengangkutan, peraturan atau jadwal Pengangkut; alamat Pengangkut adalah terminal keberangkatan bandara yang tertera di sebelah singkatan pertama nama Perusahaan Pengangkut di dalam tiket; tempat transit yang telah disetujui adalah tempat-tempat yang tertera dalam tiket ini atau yang tertera dalam jadwal Pengangkut di sepanjang rute perjalanan; pengangkutan yang dilaksanakan oleh beberapa pengangkut secara berturut-turut dianggap sebagai operasi tunggal.
5. Pengangkut yang menerbitkan tiket perjalanan untuk perusahaan penerbangan lainnya hanya melakukannya sebagai agen.

6. Pengecualian atau batasan tanggung jawab pengangkut hanya berlaku untuk keuntungan agen, pembantu dan perwakilan pengangkut dan siapa pun yang pesawatnya digunakan oleh pengangkut untuk pengangkutan dan agen, pelayan serta perwakilannya.
7. Bagasi yang diperiksa akan diserahkan kepada bagian pemeriksaan bagasi. Jika terjadi kerusakan pada bagasi penerbangan internasional, keluhannya harus diajukan secara tertulis kepada pengangkut setelah kerusakan tersebut diketahui, selambat-lambatnya 7 hari setelah bagasi diterima; jika terjadi penundaan, keluhan harus diberikan selambat-lambatnya 21 hari setelah bagasi dikirim. Lihat tarif atau syarat pengangkutan untuk perjalanan non-internasional.
8. Harga tiket ini dapat berubah sebelum penerbangan dilaksanakan. Pengangkut dapat menolak mengangkut penumpang yang belum melunasi harga tiket.
9. Pengangkut berupaya sekeras mungkin untuk mengangkut penumpang dan bagasi dalam waktu yang tepat. Waktu yang tertera dalam jadwal bukan merupakan jaminan dan tidak tertera dalam kontrak. Pengangkut dapat mengubah waktu penerbangan atau pesawat dan dapat mengubah lokasi transit jika diperlukan. Jadwal dapat diubah tanpa pemberitahuan. Pengangkut tidak bertanggung jawab untuk membuat koneksi dengan penerbangan lain.
10. Penumpang harus menaati syarat penerbangan, dokumen penerbangan yang diwajibkan oleh Pemerintah serta harus tiba di bandara di waktu yang telah ditetapkan atau pada waktu yang sesuai agar dapat menyelesaikan prosedur keberangkatan.
11. Baik agen, pelayan atau perwakilan pengangkut tidak berhak mengubah, memodifikasi atau menyatakan bahwa ketentuan dalam kontrak ini tidak berlaku.
12. Pengangkut berhak menolak mengangkut siapa pun yang memperoleh tiket dengan cara melanggar hukum atau tidak sesuai dengan tarif, peraturan atau ketetapan pengangkut. Tiket penerbangan diterbitkan oleh Pengangkut dan harus menaati peraturan tarif yang berlaku.

8.0 PASPOR DAN VISA: Kewajiban Penumpang

1. Setiap penumpang yang hendak melakukan penerbangan lintas batas internasional bertanggung jawab untuk memperoleh semua dokumen perjalanan dan kesehatan yang diwajibkan oleh hukum, peraturan, perintah, permintaan atau persyaratan negara asal penerbangan dan negara tujuan, dan kecuali jika dinyatakan sebaliknya oleh hukum yang berlaku, membebaskan Pengangkut dari segala tuntutan atas kelalaian Penumpang dalam melengkapi dokumen yang diperlukan, baik yang diberikan secara lisan atau tertulis; maupun atas dampak dari kelalaian tersebut.
2. Sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku, Penumpang harus membayar tiket atas perintah Pengangkut, Pemerintah atau pihak Imigrasi, dan Pengangkut harus mengembalikan Penumpang ke lokasi asalnya atau ke tempat lain jika Penumpang tidak dapat masuk atau dideportasi dari negara transit atau negara tujuan. Harga Tiket yang berlaku adalah harga yang diterapkan jika tiket aslinya menunjukkan tujuan yang berbeda. Dalam situasi semacam itu, Pengangkut tidak akan mengembalikan uang tiket kepada Penumpang untuk penerbangan yang tidak dapat diikuti oleh Penumpang untuk alasan-alasan ini. Jika Pengangkut diharuskan membayar atau mendepositkan denda atau penalti tersebut atau mengeluarkan biaya atas kelalaian Penumpang dalam mematuhi hukum dan peraturan atau persyaratan penerbangan lainnya di negara asal atau negara tujuan, Penumpang dapat dimintai ganti rugi untuk ini.

9.0 NASIHAT KEPADA PENUMPANG PENERBANGAN INTERNASIONAL MENGENAI BATASAN TANGGUNG JAWAB:

Penumpang perjalanan jauh atau yang harus transit di negara selain negara asal penerbangan sebaiknya mengetahui bahwa Konvensi Warsawa berlaku untuk perjalanan ini. Bagi Penumpang yang berangkat dari atau menuju atau transit di AS, Konvensi dan kontrak khusus pengangkutan menyatakan bahwa adalah tanggung jawab dari pihak-pihak pengangkut tertentu untuk menyediakan kontrak kematian atau cedera kepada penumpang yang jumlahnya biasanya tidak melebihi AS\$75.000 per penumpang.

Untuk penumpang yang melakukan perjalanan dengan Pengangkut yang tidak menyediakan kontrak khusus semacam itu atau tidak berangkat dari atau menuju atau transit di AS, maka tanggung jawab Pengangkut untuk kematian atau cedera penumpang dibatasi menjadi AS\$10.000 atau AS\$20.000.

Nama pengangkut serta pihak yang terlibat dalam kontrak khusus semacam itu tersedia di kantor pengangkut dan dapat diperiksa atas permintaan tertentu. Perlindungan tambahan biasanya diperoleh dari asuransi perusahaan swasta. Asuransi tersebut tidak akan dipengaruhi oleh batasan tanggung jawab Pengangkut dalam Konvensi Warsawa maupun kontrak khusus. Untuk informasi lebih lanjut, hubungi perwakilan perusahaan asuransi atau penerbangan Anda.

*Catatan: batasan tanggung jawab sebesar AS\$75.000 di atas sudah termasuk biaya legal dan biaya-biaya lainnya kecuali dalam kasus klaim yang diajukan di negara bagian tempat ketentuan tersebut dibuat yang mengenakan biaya legal tambahan, di mana tanggung jawab tersebut dibatasi menjadi AS\$58.000, tidak termasuk biaya legal.

HAL-HAL YANG HARUS DIPERHATIKAN MENGENAI BATASAN TANGGUNG JAWAB

BAGASI: Tanggung jawab atas kehilangan, penundaan atau kerusakan bagasi dibatasi kecuali nilai yang lebih tinggi telah dinyatakan sebelumnya dan biaya-biaya tambahan telah dibayar. Bagi kebanyakan penerbangan internasional (termasuk bagian domestik dari perjalanan internasional), batasan tanggung jawabnya adalah AS\$9.07 per pon (AS\$20.00 per kilo) untuk bagasi yang diperiksa dan AS\$400.00 per penumpang untuk bagasi yang tidak diperiksa. Untuk perjalanan yang sepenuhnya berada di AS, peraturan Federal mewajibkan tanggung jawab bagasi penumpang sebesar minimal AS\$1.250 per penumpang. Beberapa pengangkut tidak bertanggung jawab atas barang-barang berharga atau yang mudah pecah. Hubungi pengangkut untuk informasi lebih lanjut.

Catatan Penting: Mohon konfirmasi ulang niat Anda untuk menggunakan reservasi penerbangan lanjutan atau penerbangan pulang Anda. Untuk itu, beritahukan di mana Anda hendak melanjutkan penerbangan Anda kepada kantor perusahaan penerbangan setidaknya 72 jam sebelum keberangkatan. Kelalaian mengkonfirmasi ulang dapat berujung kepada pembatalan reservasi tiket Anda.

Apabila terjadi pemahaman yang berbeda dalam Ketentuan Pengangkutan ini, maka akan di gunakan pemahaman yang di tulis dalam Bahasa Inggris.

Untuk informasi lebih lanjut, kunjungi www.lionair.co.id. Diterbitkan oleh Lion Air.

Jakarta, 16 Maret 2009.

Dokumen ini diterjemahkan dari bahasa Inggris ke bahasa Indonesia oleh Penerjemah Tersumpah.

Lion Air eTicket Itinerary / Receipt

This is an eTicket itinerary. To enter the airport and for check-in, you must present this itinerary receipt along with Official Government issued photo identification such as passport, identity card or Indonesians KTP.

Booking Details

Booking Reference (PNR): OQEXWX Purchased From: Pt.puri Astina Putra
 Issued Date: Monday, 29 Jun, 2015

Passenger Details

1.	Wahid/Adi Asman Mr	9902157532943	
2.		9902157532944	Dwisaputro/Felix David Mr

Itinerary Details

Flight	Depart	Arrive	Stops	Class	Fare Basis	Status
T 923	Denpasar (bali) (DPS) 30 Jun 2015 12:50 hrs	Surabaya (SUB) 30 Jun 2015 12:40 hrs	0	Promo - X	XOW	Confirmed

Operated by Lion Air

Fare Details (Includes Base Fare, Taxes, Fees and Surcharges)

Published Fare:	IDR 616,000
Total Taxes:	IDR 160,000
Total amount:	IDR 776,000

000YR1 75000D5 22900ID1

Legend : YQ/ID = Domestic Surcharge
 YR = IWR or Admin Fee (International Segment)
 OO = Passenger Security Service Charge, CP = Aviation Levy, SG = Passenger Service Charge

Fare Rules

Booking Class X: Ticket Refund and Exchanges are permitted with payment of fee and fare difference (if any) and within a defined deadline. Name Change is not permitted.

Tour Code

TTDDPS000064

Important Notes

- * Please arrive at the airport 90 minutes before the flight for domestic travel and 2 hours for international travel.
- * Check-in closes 45 minutes before departure time.
- * Please be at the gate 30 minutes before departure time.
- * If paid by credit card please note that the credit card used must be presented by the card holder for verification at check-in or you may be denied boarding.
- * Baggage allowance Lion Air Group:
 - Lion Air = Domestic Flight (Business Class 30kg and Economy Class 20Kg), International Flight (Economy Class 20Kg)
 - Wings Air = Economy Class 10Kg
 - Batik Air = Business Class 30Kg, and Economy Class 20Kg
 - Thai Lion Air = Economy Class 15Kg
 - Malindo Air = Domestic Flight (Business Class 30Kg and Economy Class 15Kg), International flight (Business Class 30Kg and Economy Class 20Kg)