



**SKRIPSI**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN  
PENERBANGAN KOMERSIAL TERHADAP PENERBANGAN  
DI LUAR PEMBERIAN PERSETUJUAN TERBANG  
(*FLIGHT APPROVAL*) YANG DIIZINKAN OLEH  
OTORITAS BANDARA**

*LEGAL LIABILITY OF COMMERCIAL AIRLINES THAT FLY  
WITHOUT FLIGHT APPROVAL*

Oleh

**WINA APRIANTI**  
**NIM : 110710101315**

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

**2016**

**SKRIPSI**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN  
PENERBANGAN KOMERSIAL TERHADAP PENERBANGAN  
DI LUAR PEMBERIAN PERSETUJUAN TERBANG  
(*FLIGHT APPROVAL*) YANG DIIZINKAN OLEH  
OTORITAS BANDARA**

*LEGAL LIABILITY OF COMMERCIAL AIRLINES THAT FLY  
WITHOUT FLIGHT APPROVAL*

Oleh

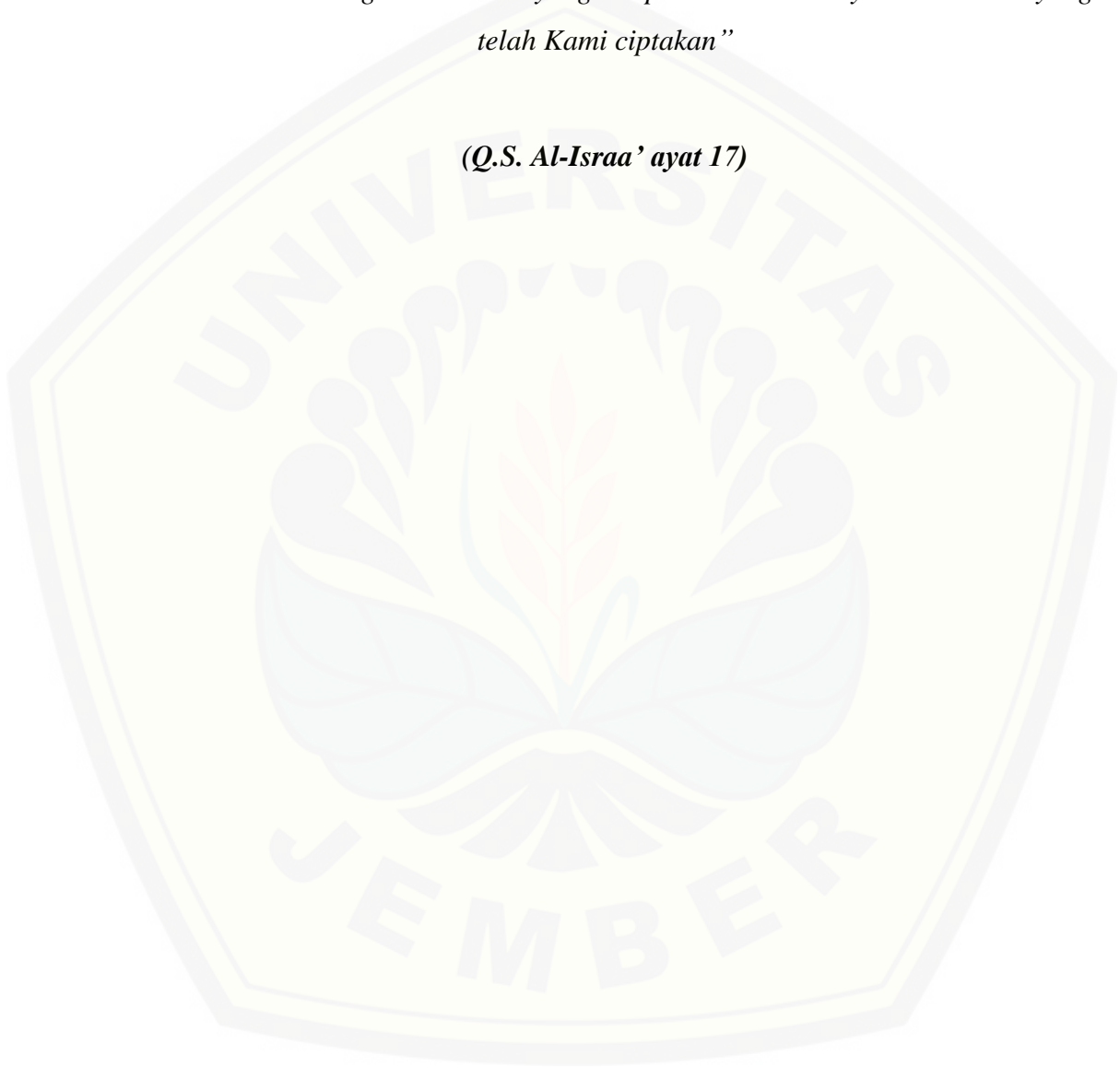
**WINA APRIANTI**  
**NIM : 110710101315**

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM  
2016**

## MOTTO

*“Dan sesungguhnya telah Kami muliakan anak-anak Adam, Kami angkut mereka di daratan dan di lautan, Kami beri mereka rezki dari yang baik-baik dan Kami lebihkan mereka dengan kelebihan yang sempurna atas kebanyakan makhluk yang telah Kami ciptakan”*

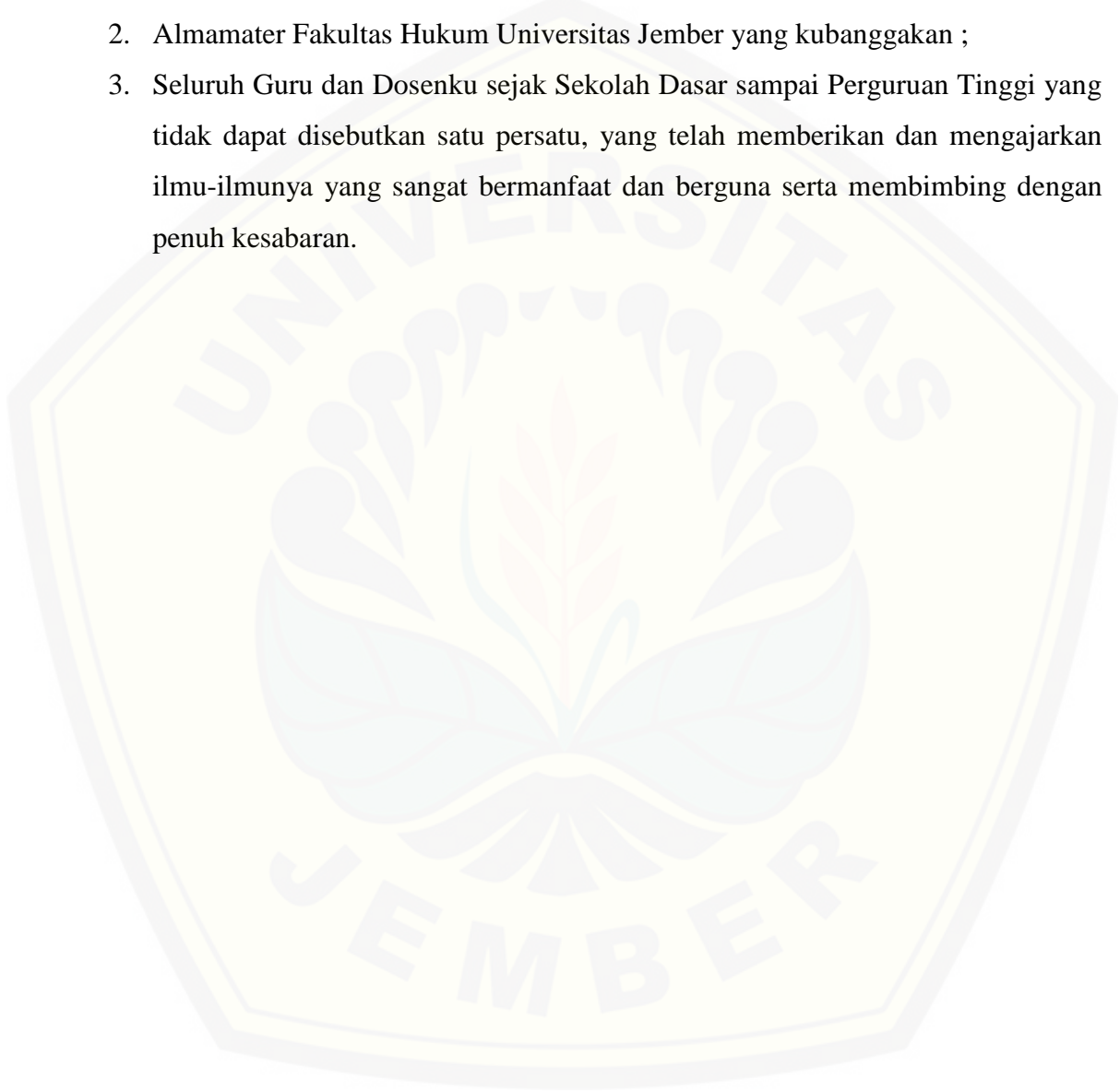
*(Q.S. Al-Israa’ ayat 17)*



## PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Orang tuaku, atas untaian do'a, curahan kasih sayang, segala perhatian dan dukungan yang telah diberikan dengan tulus ikhlas;
2. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang kubanggakan ;
3. Seluruh Guru dan Dosenku sejak Sekolah Dasar sampai Perguruan Tinggi yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan dan mengajarkan ilmu-ilmunya yang sangat bermanfaat dan berguna serta membimbing dengan penuh kesabaran.



**PERSYARATAN GELAR**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN  
PENERBANGAN KOMERSIAL TERHADAP PENERBANGAN  
DI LUAR PEMBERIAN PERSETUJUAN TERBANG  
(*FLIGHT APPROVAL*) YANG DIIZINKAN OLEH  
OTORITAS BANDARA**

*LEGAL LIABILITY OF COMMERCIAL AIRLINES THAT FLY  
WITHOUT FLIGHT APPROVAL*

**SKRIPSI**

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

Oleh

**WINA APRIANTI**  
**NIM : 110710101315**

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

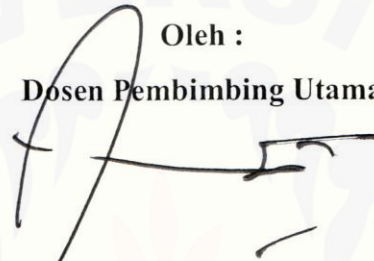
**2016**

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI  
TANGGAL 10 MARET 2016

Oleh :

Dosen Pembimbing Utama,



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

Dosen Pembimbing Anggota,



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

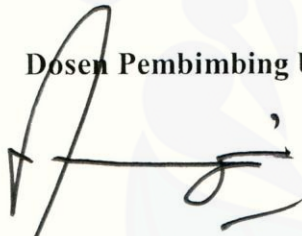
PENGESAHAN

TANGGUNG JAWAB HUKUM PERUSAHAAN PENERBANGAN  
KOMERSIAL TERHADAP PENERBANGAN DI LUAR PEMBERIAN  
PERSETUJUAN TERBANG (*FLIGHT APPROVAL*) YANG  
DIIZINKAN OLEH OTORITAS BANDARA

Oleh :

WINA APRIANTI  
NIM : 110710101315

Dosen Pembimbing Utama,



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

Dosen Pembimbing Anggota,



PRATIWI PUSPITHO A., 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 : 24  
Bulan : Maret  
Tahun : 2016

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum  
Universitas Jember,

**PANITIA PENGUJI**

**Ketua,**



**MARDI HANDONO, S.H., M.H.**  
NIP : 196312011989021001

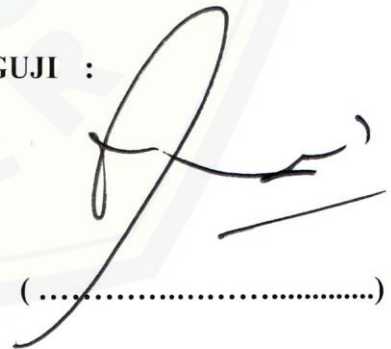
**Sekretaris,**



**IKARINI DANI WIDIYANTI, S.H., M.H.**  
NIP : 197306271997022001

**ANGGOTA PANITIA PENGUJI :**

1. **Dr. FENDI SETYAWAN, S.H., M.H.** : (.....)  
NIP : 197202171998021001



2. **PRATIWI PUSPITHO ANDINI, S.H., M.H.** : (.....)  
NIP : 198210192006042001





## PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Wina Aprianti

NIM : 110710101315

Menyatakan dengan sebenarnya, bahwa karya tulis dengan judul : **Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Penerbangan Komersial Terhadap Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) Yang Diizinkan Oleh Otoritas Bandara** ; adalah hasil karya sendiri, kecuali jika disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Penulis bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik apabila ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 24 Maret 2016  
Yang menyatakan,



**WINA APRIANTI**  
**NIM : 110710101315**

## UCAPAN TERIMA KASIH

Syukur Alhamdulillah, segala Puja dan Puji syukur Penulis panjatkan kepada Allah S.W.T, Tuhan Yang Maha Pengasih Lagi Maha Penyayang atas segala Rahmat, Petunjuk, serta Hidayah yang telah diberikan, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Penerbangan Komersial Terhadap Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) Yang Diizinkan Oleh Otoritas Bandara** ; Penulisan skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum serta mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember. Pada kesempatan ini mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

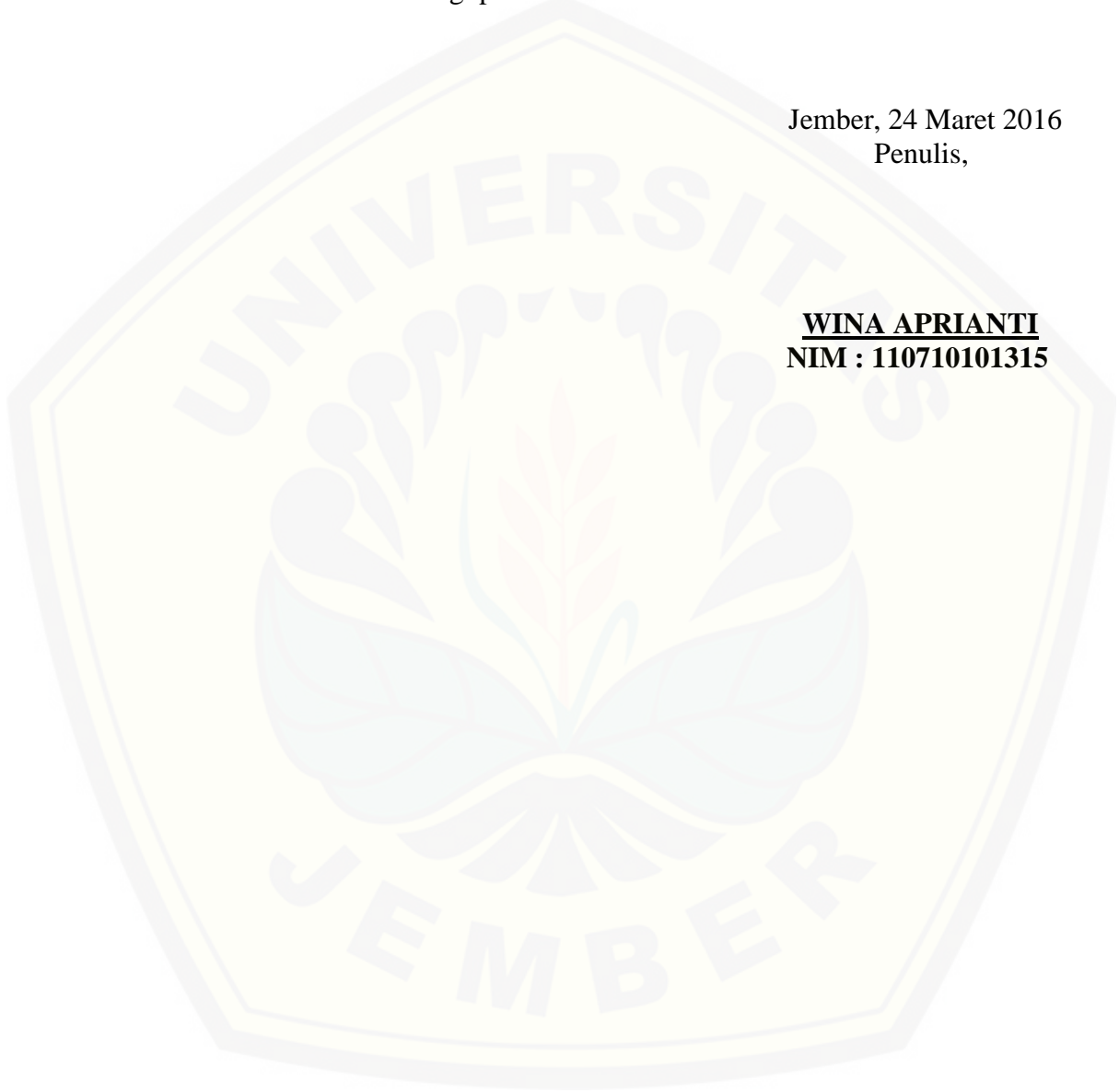
1. Bapak Dr. Fendi Setyawan., S.H., M.H., selaku dosen pembimbing skripsi ;
2. Ibu Pratiwi Puspitho Andini, S.H, M.H, sebagai dosen pembimbing anggota ;
3. Bapak Mardi Handono, S.H., M.H., selaku Ketua Panitia Penguji skripsi
4. Ibu Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H, selaku Sekretaris Panitia Penguji skripsi
5. Ibu Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H. M.Hum., Bapak Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H, selaku Penjabat Dekan, Bapak Mardi Handono, S.H., M.H., Bapak Iwan Rachmad S., S.H., M.H, selaku Pembantu Dekan I, II dan III Fakultas Hukum Universitas Jember ;
6. Bapak dan Ibu dosen, civitas akademika, serta seluruh karyawan Fakultas Hukum Universitas Jember atas segala ilmu dan pengetahuan yang diberikan ;
7. Kedua Orang tuaku ayahanda Jenal Mustopa dan ibunda Rusmiati
8. Saudara-saudaraku: Dwi, Anggi, Iqbal, Ozi, Opik, Dian, Luluk, Ilfa, Westi, Jeva, Windi dan Yunita, semua keluarga dan kerabat atas doa dan dukungan yang telah diberikan dengan setulus hati ;
9. Teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum angkatan tahun 2011 : Agrisia, Diandra, Farel, Tomo, Arga, Renika, Puput, Tya, Ajeng, Roni, Devit, Eko, Yusuf, Hikma, Vivi, Laran, Bristha, Yolana, Isma, Fitri, Zulfa, Dewi Fitria dan lainnya yang tak bisa aku sebutkan satu persatu yang telah memberikan dukungan dan bantuan baik moril dan spirituil serta dukungan untuk penyusunan skripsi ini ;

10. Semua pihak dan rekan-rekan yang tidak dapat disebutkan satu-persatu yang telah memberikan bantuannya dalam penyusunan skripsi ini.

Demi kesempurnaan karya ilmiah ini, penulis berharap dan membuka ruang seluas-luasnya terhadap kritik dan saran dari semua pihak. Akhirnya penulis mengharapkan, mudah-mudahan skripsi ini minimal dapat menambah khasanah referensi serta bermanfaat bagi pembaca sekalian.

Jember, 24 Maret 2016  
Penulis,

**WINA APRIANTI**  
**NIM : 110710101315**



## RINGKASAN

Di era persaingan antar maskapai penerbangan komersial tersebut, beberapa maskapai penerbangan mengabaikan izin penerbangan dari otoritas bandara sehingga menyebabkan adanya resiko penerbangan. Pengajuan izin terbang atau *flight approval* ternyata tidak mudah. Prosedur pengajuan izin penerbangan awalnya dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan, syaratnya dengan melampirkan jenis pesawat, jumlah bahan bakar, jumlah penumpang, rute penerbangan, serta waktu terbang dan tiba. Setelah izin diberikan oleh pihak regulator, maka informasi tersebut ditembuskan ke pihak *Air Traffic Control* (ATC), serta pihak pengelola bandar udara untuk menyiapkan waktu lepas landas. Setelah pilot melakukan *briefing* sebelum terbang, lanjutnya, dari apron atau lokasi parkir pesawat, pilot akan mengarahkan pesawat terbang tersebut sesuai perintah ATC, hingga terbang dan tiba di lokasi tujuan. Salah satu contoh pelanggaran izin terbang adalah izin terbang ilegal maskapai AirAsia QZ 8501 rute Surabaya-Singapura, yang mengalami kecelakaan dan hilang. Pelanggaran izin terbang tersebut adalah terkait pelanggaran terbang terkait laporan cuaca. Atas kasus tersebut Menteri Perhubungan telah membekukan izin terbang Air Asia.

Rumusan masalah yang dibahas adalah : (1) Apa akibat hukum bagi perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang ? (2) Bagaimanakah tanggung jawab hukum otoritas bandara sebagai pihak pemberi izin penerbangan dan perusahaan penerbangan komersil yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) ? dan (3) Bagaimanakah peranan pemerintah dalam pengawasan dan pembinaan di bidang penerbangan komersial ? Metode penelitian dalam penulisan skripsi ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif, artinya permasalahan yang diangkat, dibahas dan diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Pendekatan masalah menggunakan pendekatan undang-undang dan pendekatan konseptual, dengan bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan bahan non hukum. Analisa bahan penelitian dalam skripsi ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Guna menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul dipergunakan metode analisa bahan hukum deduktif.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh kesimpulan bahwa, akibat hukum bagi perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang adalah adanya sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang dan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Secara perdata, pelanggaran tersebut masuk dalam kategori perbuatan melawan hukum. Perbuatan melawan hukum tersebut sebagai konsekwensi adanya hubungan hukum antara perusahaan penerbangan dan penumpang dalam perjanjian pengangkutan udara. Tanggung jawab hukum otoritas bandara sebagai pihak pemberi izin penerbangan dan perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) bahwa 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. Secara pidana pertanggungjawaban tersebut adalah melalui hukuman yang dijatuhkan pengadilan, secara perdata adalah melalui adanya pembayaran sejumlah ganti kerugian. Dengan demikian dapat diartikan tanggung jawab (*liability*) adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, misalnya dalam perjanjian pengangkutan udara, maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sampai di tempat tujuan. Peranan pemerintah dalam pengawasan dan pembinaan di bidang penerbangan komersial bahwa Pemerintah dalam hal ini tidak saja membuat kebijakan yang mampu memfasilitasi dan menata perizinan penerbangan dengan baik namun lebih dari itu pemerintah juga harus mampu melakukan pengawasan dan pembinaan di bidang perizinan penerbangan komersial. Tujuan utama dari hal tersebut bermuara kepada ketertiban, keamanan dan keselamatan penerbangan transportasi udara di Indonesia.

Saran yang dapat diberikan bahwa : Hendaknya penumpang pesawat dapat lebih peka terhadap hukum khususnya dalam gugatan terhadap maskapai penerbangan yang cenderung merugikan hak-hak penumpang. Dalam hukum positif Indonesia terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi udara niaga berjadwal, peraturan tersebut antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Produk hukum tersebut dapat digunakan dalam rangka untuk mengajukan gugatan apabila penumpang mengalami kerugian pada waktu menggunakan jasa transportasi udara. Hendaknya kepada maskapai penerbangan memberikan perlindungan yang memadai terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan, penentuan mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara untuk membayar ganti dalam hal terjadi kecelakaan pesawat yang berakibat kematian atau luka-lukanya penumpang, atau dalam terjadi kehilangan, kerusakan, musnahnya barang penumpang, serta tanggung jawab terhadap keterlambatan penerbangan, serta penentuan tentang wajib asuransi untuk melindungi penumpang. Pemerintah dalam hal ini hendaknya harus memberikan ketentuan yang jelas tegas dan baik dalam keselamatan transportasi nasional khususnya transportasi udara. Selain sebagai regulator pemerintah juga sebagai fasilitator khususnya dalam mewujudkan keamanan dan kenyamanan dalam transportasi udara yang baik dan memadai sehingga penerbangan nasional dapat sejajar dengan penerbangan internasional.

DAFTAR ISI

	Hal.
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
Halaman Daftar Lampiran .....	xvi
Halaman Daftar Tabel .....	xvii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Metode Penelitian .....	6
1.4.1 Tipe Penelitian .....	6
1.4.2 Pendekatan Masalah .....	6
1.4.3 Bahan Hukum .....	7
1.4.4 Analisis Bahan Hukum .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>10</b>
2.1 Tanggung Jawab Hukum .....	10
2.1.1 Definisi Tanggung Jawab Hukum .....	10
2.1.1 Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Hukum .....	11
2.2 Perjanjian Pengangkutan .....	13
2.2.1 Definisi Perjanjian Pengangkutan .....	13

2.2.2	Azas Azas Hukum Pengangkutan .....	16
2.2.3	Perjanjian Pengangkutan Udara .....	17
2.2.4	Pihak-Pihak dalam Pengangkutan Udara .....	19
2.2.5	Hak Kewajiban Pihak di Perjanjian Pengangkutan Udara ..	21
2.3	Perusahaan Penerbangan Komersial .....	22
2.3.1	Definisi Perusahaan Penerbangan Komersial .....	22
2.3.2	Perizinan Penerbangan .....	23
2.3.2.1	Definisi Perizinan Penerbangan .....	23
2.3.2.2	Regulasi dalam Perizinan Penerbangan .....	24
2.3.2.3	Fungsi Perizinan Penerbangan .....	25
2.3.2.4	Macam-Macam Perizinan Penerbangan .....	26
2.3.2.5	Prosedur Perizinan Penerbangan .....	27
2.4	Otoritas Bandar Udara .....	28
<b>BAB III</b>	<b>PEMBAHASAN</b> .....	29
3.1	Akibat Hukum Bagi Perusahaan Penerbangan Komersial Yang Melakukan Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang Akibat Hukum Bagi Perusahaan Penerbangan Komersial Yang Melakukan Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang	29
3.2	Tanggung Jawab Hukum Otoritas Bandara Sebagai Pihak Pemberi Izin Penerbangan dan Perusahaan Penerbangan Komersil Yang Melakukan Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang ( <i>Flight Approval</i> ) .....	43
3.3	Peranan Pemerintah dalam Pengawasan dan Pembinaan di Bidang Penerbangan Komersial .....	56
<b>BAB IV</b>	<b>PENUTUP</b> .....	64
4.1	Kesimpulan .....	64
4.2	Saran-saran .....	65

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2015 tentang Perizinan Angkutan Udara Online
- Lampiran 2 : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/ 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).





## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pengangkutan adalah perpindahan tempat baik mengenai benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi. Perkembangan peradaban manusia, khususnya dalam bidang teknologi telah membawa peradaban manusia kedalam suatu sistem transportasi yang lebih maju dibandingkan dengan era sebelumnya. Masyarakat pada era modern saat ini di dalam aktivitasnya dituntut untuk memiliki mobilitas yang tinggi, seperti berpindah dari satu tempat ke tempat lain dalam waktu singkat.<sup>1</sup> Demi mendukung kegiatan seperti itu dibutuhkan suatu transportasi yang tepat, salah satunya adalah angkutan udara atau pesawat terbang. Menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut dengan undang-undang penerbangan), pengertian pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan dapat terbang dengan menggunakan tenaganya sendiri.

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif, dan efisien.<sup>2</sup>

Pada dasarnya dalam pengangkutan udara ada 2 (dua) pihak yang mempunyai hubungan hukum yaitu pihak penumpang dan pihak perusahaan angkutan udara. Hubungan hukum tersebut terjalin dengan adanya pembelian tiket pesawat penerbangan, yang masing-masing melahirkan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi dengan baik. Hal tersebut dimuat dalam ketentuan Pasal 1

---

<sup>1</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta : Rinneka Cipta, 2005), hlm.1

<sup>2</sup> H.M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Bogor : Ghalia Indonesia, 2010), hlm 2

angka 29 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa 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.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Berdasarkan data statistik dari Direktorat Hubungan Udara Departemen Perhubungan pada Tahun 2014 terdapat 38.000.000 (tiga puluh delapan juta) penumpang tercatat menggunakan jasa transportasi udara niaga berjadwal, dan diperkirakan di tahun 2015 jumlah tersebut akan meningkat menjadi 40.000.000 (empat puluh juta) penumpang.<sup>3</sup> Ada beberapa alasan konsumen menggunakan jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersial dan penerbangan bukan komersial. Penerbangan komersial atau niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Jenis penerbangan ini dibedakan lagi menjadi dua bentuk, yaitu penerbangan niaga berjadwal dan penerbangan niaga tidak berjadwal.

Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di satu sisi menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara (penumpang dan pemilik kargo) karena akan banyak pilihan. Perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di sisi lain, dengan tarif yang murah tersebut sering menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan dan perlindungan penumpang.

---

<sup>3</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, 2015), hlm.5-6

Menjamurnya maskapai penerbangan dalam kurun waktu 10 tahun terakhir di satu sisi memberikan implikasi positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu banyak pilihan atas operator penerbangan dengan berbagai ragam pelayanannya. Di samping itu, banyaknya maskapai penerbangan telah menciptakan iklim yang kompetitif antara satu maskapai penerbangan dengan maskapai penerbangan lainnya yang pada ujungnya melahirkan tiket murah yang diburu masyarakat secara antusias. Namun, kompetisi ini pada sisi lain juga menimbulkan kekhawatiran bahwa harga tiket murah akan berdampak pada kualitas layanan, khususnya layanan atas perawatan pesawat. Kekhawatiran tersebut muncul akibatnya sering terjadinya kecelakaan pesawat terbang.<sup>4</sup>

Secara teoritis, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya, menyanggupi untuk membayar ongkosnya.<sup>5</sup> Ketentuan tentang pengangkutan tersebut juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu, dan sebagai kompensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.

Di era persaingan antar maskapai penerbangan komersial tersebut, beberapa maskapai penerbangan mengabaikan izin penerbangan dari otoritas bandara sehingga menyebabkan adanya resiko penerbangan. Pengajuan izin terbang atau *flight approval* ternyata tidak mudah. Prosedur pengajuan izin penerbangan awalnya dilakukan oleh pihak maskapai penerbangan, syaratnya dengan melampirkan jenis pesawat, jumlah bahan bakar, jumlah penumpang, rute penerbangan, serta waktu terbang dan tiba. Setelah izin diberikan oleh pihak regulator, maka informasi tersebut ditembuskan ke pihak *Air Traffic Control* (ATC), serta pihak pengelola bandar udara untuk menyiapkan waktu lepas landas. Setelah pilot melakukan *briefing* sebelum terbang, lanjutnya, dari apron atau

---

<sup>4</sup> Wagiman, *Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25 2009), hlm. 13

<sup>5</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung : PT Citra Aditya, 1995), hlm.69

lokasi parkir pesawat, pilot akan mengarahkan pesawat terbang tersebut sesuai perintah ATC, hingga terbang dan tiba di lokasi tujuan.

Salah satu contoh pelanggaran izin terbang adalah izin terbang ilegal maskapai AirAsia QZ 8501 rute Surabaya-Singapura, yang mengalami kecelakaan dan hilang. Pelanggaran izin terbang tersebut adalah terkait pelanggaran terbang terkait laporan cuaca. Atas kasus tersebut Menteri Perhubungan telah membekukan izin terbang Air Asia untuk kurun waktu tertentu sampai investigasi selesai. Setelah melihat contoh kasus ini akhirnya terungkap bahwa ada problem dalam bisnis penerbangan di Indonesia, khususnya mengenai izin illegal dan izin mafia penerbangan. Prosedur izin penerbangan oleh otoritas bandara memang sangat rumit dan ketat, sehingga memungkinkan adanya pelanggaran izin terbang melalui adanya pungutan liar (pungli). Hal tersebut perlu ditertibkan karena menyangkut keselamatan penerbangan transportasi, khususnya oleh pihak pemerintah sebagai regulator. Bagaimanakah agar problem ini cepat tuntas dan tak terulang lagi ? Mencabut izin penerbangan terlihat bukan solusi, karena hal itu justru bisa memukul bisnis transportasi dan pariwisata nasional. Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut mengenai izin penerbangan di Indonesia.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengangkat permasalahan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang yang diizinkan oleh otoritas bandara dan menuangkannya dalam suatu karya ilmiah skripsi hukum dengan judul : **“Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Penerbangan Komersial Terhadap Penerbangan di Luar Pemberian Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) Yang Diizinkan Oleh Otoritas Bandara”**

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencoba mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Apa akibat hukum bagi perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang ?

2. Bagaimanakah tanggung jawab hukum otoritas bandara sebagai pihak pemberi izin penerbangan dan perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) ?
3. Bagaimanakah peranan pemerintah dalam pengawasan dan pembinaan di bidang penerbangan komersial ?

### 1.3 Tujuan Penulisan

Skripsi ini mempunyai 2 (dua) macam tujuan yang hendak dicapai, yaitu tujuan umum dan tujuan khusus yang meliputi :

#### 1.3.1 Tujuan Umum

- a. Untuk melengkapi dan memenuhi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
- b. Sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan ilmu dan pengetahuan hukum yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dengan praktik yang terjadi dalam masyarakat.
- c. Untuk menambah pengalaman dan memberikan sumbangan pemikiran yang berguna bagi kalangan umum, bagi para mahasiswa fakultas hukum dan almamater.

#### 1.3.2 Tujuan Khusus

Selanjutnya, tujuan khusus yang hendak dicapai dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan memahami akibat hukum bagi perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang.
2. Untuk mengetahui dan memahami tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang (*flight approval*).
3. Untuk mengetahui dan memahami peranan pemerintah dalam pengawasan dan pembinaan di bidang penerbangan komersial.

## 1.4 Metode Penelitian

Untuk menjamin suatu kebenaran ilmiah, maka dalam penelitian harus dipergunakan metodologi yang tepat karena hal tersebut merupakan pedoman dalam rangka mengadakan penelitian termasuk analisis terhadap data hasil penelitian. Metodologi merupakan cara kerja bagaimana menemukan atau memperoleh atau menjalankan suatu kegiatan untuk memperoleh hasil yang kongkrit. Penggunaan metode penelitian hukum dalam penulisan skripsi ini dapat digunakan untuk menggali, mengolah, dan merumuskan bahan-bahan hukum yang diperoleh sehingga mendapatkan kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk menjawab isu hukum yang dihadapi. Metode yang tepat diharapkan dapat memberikan alur pemikiran secara berurutan dalam usaha mencapai pengkajian. Adapun metode yang digunakan sebagai berikut :

### 1.4.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah Yuridis Normatif, artinya permasalahan yang diangkat, dibahas dan diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan mengkaji berbagai macam aturan hukum yang bersifat formal seperti Undang-Undang, literatur-literatur yang bersifat konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan.<sup>6</sup>

### 1.4.2 Pendekatan Masalah

Pada suatu penelitian hukum terdapat beberapa macam pendekatan yaitu : (1) pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), (2) pendekatan konseptual (*conceptual approach*), (3) pendekatan historis (*historical approach*), (4) pendekatan kasus (*case approach*), dan (5) pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Dengan pendekatan tersebut, penulis mendapat informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang diangkat dalam permasalahan untuk kemudian dicari jawabannya. Dalam penyusunan skripsi ini penulis menggunakan 2 (dua) macam pendekatan, yaitu :

---

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2013), hlm.194

1. Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu yang dihadapi <sup>7</sup>

2. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) adalah suatu pendekatan yang berasal dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum, sehingga dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum, penulis dapat menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian hukum, konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman dan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi penulis dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam pemecahan isu yang dihadapi. <sup>8</sup>

### 1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya. Bahan hukum tersebut, meliputi :

#### 1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim, yaitu :

1. Kitab Undang Undang Hukum Perdata ;
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Otoritas Bandar Udara
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara

---

<sup>7</sup> *Ibid*, hlm.93

<sup>8</sup> *Ibid*, hlm.60

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2015 tentang Perijinan Angkutan Udara *Online*;
6. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).
7. Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/2759/XII/2010 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*)

#### **1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder**

Bahan hukum sekunder adalah juga seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku di suatu negeri. Keberadaan bahan-bahan hukum sekunder, secara formal tidak sebagai hukum positif.<sup>9)</sup> Bahan-bahan hukum sekunder adalah buku-buku teks, laporan penelitian hukum, jurnal hukum yang memuat tulisan-tulisan kritik para ahli dan para akademisi terhadap berbagai produk hukum perundang-undangan dan putusan pengadilan, notulen-notulen seminar hukum, memori-memori yang memuat opini hukum, monograp-monograp, buletin-buletin atau terbitan lain yang memuat debat-debat dan hasil dengar pendapat di parlemen, deklarasi-deklarasi, dan situs-situs internet.<sup>10)</sup>

#### **1.4.3.3 Bahan Non Hukum**

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

#### **1.4.4 Analisis Bahan Hukum**

Untuk menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul dipergunakan metode analisa bahan hukum deduktif, yaitu suatu metode penelitian berdasarkan konsep atau teori yang bersifat umum diaplikasikan untuk menjelaskan tentang seperangkat data, atau menunjukkan komparasi atau hubungan seperangkat data dengan seperangkat data yang lain dengan sistematis

---

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), hlm.165

<sup>10</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit*, 2010, hlm. 164



berdasarkan kumpulan bahan hukum yang diperoleh, ditambahkan pendapat para sarjana yang mempunyai hubungan dengan bahan kajian sebagai bahan komparatif.

Langkah-langkah selanjutnya yang dipergunakan dalam melakukan suatu penelitian hukum, yaitu :

- a) Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan ;
- b) Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non-hukum ;
- c) Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan
- d) Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum
- e) Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.<sup>11</sup>

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

---

<sup>11</sup> *Ibid*, hlm.171

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tanggung Jawab Hukum

##### 2.1.1 Definisi 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*.<sup>1</sup> 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. Sedangkan yang terakhir tanggung jawab dalam arti *liability* berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas nama.<sup>2</sup>

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. Tindakan manusia baik berupa perbuatan maupun pengabaian (*omission/nalaten*) didasarkan atas kesadaran manusia untuk memilih antara melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu. Kesadaran manusia semacam itu di dalam hukum menimbulkan pengertian tentang kesalahan. Bahwa seseorang dianggap mempunyai kesalahan

---

<sup>1</sup> Peter Salim, *Comtemporary English-Indonesian Dictionary*, (Jakarta : Modern EnglishPress, 1985), hal. 22

<sup>2</sup> Lukman Ali, Ed, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1995), hlm. 18

kalau ia mampu bertanggung jawab. Pengertian-pengertian “tanggung jawab” dan “kesalahan” ini merupakan pengertian-pengertian yang fundamental dalam hukum. Hanya dengan pengecualian seseorang yang dapat dipertanggung-jawabkan dinyatakan tidak mempunyai kesalahan.<sup>3</sup>

### 2.1.2 Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab Hukum

Hubungan hukum adalah suatu hubungan yang diakui dan diatur oleh hukum. Maka hubungan hukum melahirkan hak dan kewajiban pada tiap-tiap pihak. Dari hubungan hukum ini dapat menimbulkan akibat hukum.<sup>4</sup> Dilihat darisifat hubungannya, hubungan hukum dapat dibedakan antara hubungan hukum yang bersifat prifat dan hubungan hukum yang bersifat publik. Dalam menetapkan hubungan hukum apakah bersifat publik atau bersifat privat yang menjadi indikator bukanlah subjek hukumnya, melainkan hakikat transaksi yang terjadi (*the nature of transaction*). Oleh karena itu, hubungan antara individu dan organ negara atau badan hukum publik bukan presuntif hubungan hukum dalam ruang lingkup hukum publik. Pada perjanjian sewa- menyewa dan perjanjian pengadaan barang dan jasa yang digunakan adalah hukum privat, sehingga hubungan hukum yang lahir pun didasarkan pada ketentuan hukum yang bersifat privat.<sup>5</sup>

Seiring dengan perkembangan kemajuan dibidang ilmu (hukum) konsep tanggung jawab dalam arti liability ini makin dirasa perlu untuk membuat kualifikasi yang jelas atas pembagian tersebut agar tidak terjadi perbedaan yang sedemikian rupa sehingga hal ini akan berdampak pada tataran aplikasinya. Adapun pembedaan dapat dilihat sebagai berikut :<sup>6</sup>

Pertama : Tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*based on fault liability*) hal ini dalam KUH Perdata terdapat dalam Pasal 1365, pasal ini terkenal dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigdaad*) berlaku umum terhadap siapapun. Kedua : Tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of*

---

<sup>3</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Group, 2009), hlm. 253

<sup>4</sup> Yusuf Adiwibowo, *Prestasi, Wanprestasi, Overmacht, dan Ganti Rugi*, (Jember : Universitas Jember, 2000), hlm.1

<sup>5</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit.* hlm. 254

<sup>6</sup> R. Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*

*liability*) yaitu perusahaan demi hukum harus membayar yang diakibatkan olehnya, kecuali perusahaan tersebut dapat membuktikan tidak bersalah. Ketiga : Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) yaitu perusahaan yang bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, tanpa memerlukan pembuktian terlebih dahulu.

Bentuk tanggung jawab dibedakan menjadi dua, yaitu tanggung jawab individu dan tanggung jawab kelompok.<sup>7</sup> Hubungan tersebut ditentukan oleh aturan/ tatanan hukum yang terkait dengannya. Contohnya pertanggungjawaban korporasi terhadap suatu delik yang dilakukan oleh organnya. Suatu korporasi tidak memenuhi suatu perjanjian dan memberikan ganti rugi atas kerugian yang disebabkan olehnya. Atas dasar gugatan yang dilakukan pihak lain terhadap perjanjian tersebut. Dalam bahasa hukum, korporasi atau negara dipersonifikasikan.<sup>8</sup> Sebagai subjek pembawa kewajiban dan hak. Delik yang dilakukan oleh seorang individu-individu korporasi atau organ negara, maka sanksi ditujukan kepada korporasi atau terhadap semua subjek dari negara.<sup>9</sup>

Dalam pertanggung jawaban hukum dikenal 2 (dua) teori yang mendasari seseorang melakukan suatu tindakan berdasar kehendaknya, diantaranya adalah sebagai berikut :<sup>10</sup>

a) Teori Kehendak Bebas

Suatu pandangan yang menyatakan bahwa seseorang normal adalah seseorang sanggup menentukan kehendaknya dan sanggup bertindak sesuai dengan kehendaknya tersebut sehingga tindakannya secara umum dapat dipertanggungjawabkan.

b) Teori Determinisme

Menurut teori determinisme, kehendak seseorang tidak bebas, melainkan ditentukan oleh faktor-faktor dari luar dan dari dalam manusia itu sendiri. Faktor-faktor dari luar manusia misalnya, lingkungan. Menurut teori itu

---

<sup>7</sup> Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, (New York: Russell & Russel, 1961), hal.100

<sup>8</sup> Jimly Asshiddiqie, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, (Jakarta : Konstitusi Press, 2006), hlm.9

<sup>9</sup> Hans Kelsen, *Op.Cit.* hal. 102

<sup>10</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op. cit.* hal. 257-258

sangat berpengaruh terhadap kepribadian seseorang untuk menentukan kehendaknya.

## **2.2 Perjanjian Pengangkutan**

### **2.2.1 Definisi 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> Bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan. Pembuatan perjanjian pengangkutan tidak harus tertulis dapat dilakukan dengan lisan.

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.

Pengangkutan dapat juga diartikan sebagai perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan, atau mesin. Konsep pengangkutan didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).<sup>13</sup> Perjalanan adalah sebagai suatu bentuk pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat.

---

<sup>11</sup> R.Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1995), hlm 69

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm.72

<sup>13</sup> H.M.N, Poerwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, (Jakarta : Penerbit Djambatan, 2000), hlm.9

Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ketempat yang lain. Ada 5 (lima) unsur pokok pengangkutan : <sup>14</sup>

1. Manusia, yang membutuhkan pengangkutan.
2. Barang-barang tertentu, yang diperlukan oleh manusia.
3. Kendaraan termasuk kapal dan pesawat, sebagai sarana pengangkutan.
4. Terminal, pelabuhan, bandara sebagai prasarana pengangkutan.
5. Organisasi, sebagai pengelola pengangkutan.

Berdasarkan kelima unsur tersebut di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Selain itu banyak para sarjana yang mengemukakan pendapatnya mengenai pengertian pengangkutan antara lain :

Menurut H.M.N. Poerwosutjipto bahwa :

Pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>15</sup>

Abdul Kadir Muhammad menyatakan bahwa :

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.<sup>16</sup>

Sedangkan menurut Sution Usma Adji, bahwa pengangkutan adalah :

Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang dikirimkan, sedangkan pihak

---

<sup>14</sup>*Ibid*, hlm.9

<sup>15</sup>*Ibid*, hlm.10

<sup>16</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkut Darat, laut dan Udara*, (Jakarta : Citra Aditya Bahkti, 2008), hlm.18

lainnya (pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>17</sup>

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.

### 2.2.2 Azas Azas Hukum Pengangkutan

Pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan transportasi ini diselenggarakan dengan maksud untuk dapat mencapai ke tempat tujuan serta dapat menciptakan maupun menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Utilitas (kegunaan) yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya untuk barang yang diangkut pada dasarnya ada 2 (dua) macam, yaitu :<sup>18</sup>

- a) Utilitas tempat (*place utility*), yaitu kenaikan atau tambahan nilai ekonomi atau nilai kegunaan daripada suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat atau daerah dimana barang tersebut mempunyai kegunaan lebih besar.
- b) Utilitas waktu (*time utility*), yaitu transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan daripada barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan yaitu tidak hanya dimana mereka dibutuhkan, tetapi juga pada waktu bilamana mereka diperlukan.

Pengangkutan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan yang membuktikan bahwa

---

<sup>17</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta : Rinneka Cipta, cet.2, 2005), hlm.26

<sup>18</sup> Kamaludin Rustian, *Ekonomi Transportasi*, (Bandung: Ghalia Indonesia, 1996), hlm.11



perjanjian sudah terjadi. Ketentuan Pasal 466 KUHD menyatakan bahwa : “Pengangkutan adalah barang siapa yang baik dalam persetujuan *charter* menurut waktu atau *charter* menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.” Pasal 521 KUHD menyebutkan : “Pengangkutan dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan *charter* menurut waktu atau *charter* menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan angkutan orang (penumpang), seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

### 2.2.3 Perjanjian Pengangkutan Udara

Pada ketentuan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan tidak 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. 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 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.

Definisi pengangkut menurut ketentuan Pasal 1 ayat (25) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa : “Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara 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”. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan

Udara yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran.

#### **2.2.4 Pihak-Pihak dalam Pengangkutan Udara**

Pengangkutan sebagai perjanjian didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang yang berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum dengan unsur :<sup>19</sup>

- a) Subjek (pelaku) hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- b) Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
- c) Objek hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- d) Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- e) Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan berupa kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan.

Dalam Pasal 1 angka 4 dan 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 42 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi idseutkan 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 mengangkut penumpang, kargo, danl atau pos dengan memungut pembayaran. Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah dan memiliki pas masuk pesawat (*boarding pass*).

#### **2.2.5 Hak dan Kewajiban Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Udara**

Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan dirin terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis. definisi dari perjanjian angkutan udara adalah suatu perjanjian antara seorang pengangkut dengan pihak

---

<sup>19</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1998), hlm.12

penumpang, atau pihak pengirim barang untuk mengangkut barang atau penumpang dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau prestasi lain. Dalam arti yang lebih luas, perjanjian angkutan udara dapat merupakan sebagian dari suatu perjanjian pemberian jasa dengan pesawat udara.<sup>20</sup>

Terlaksananya pengangkutan melalui udara karena adanya perjanjian antara pihak pengangkut dan penumpang. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dengan jelas menyebutkan, perjanjian pengangkutan udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau mengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa lainnya. Perjanjian pengangkutan yang telah disepakati antara pihak pengangkut dan penumpang dibuktikan dengan tiket penumpang. Tanggung jawab Pihak Angkutan Penerbangan ditegaskan dalam Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara :

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*).

## 2.3 Perusahaan Penerbangan Komersial

### 2.3.1 Definisi Perusahaan Penerbangan Komersial

Perusahaan penerbangan dapat diartikan suatu badan hukum yang menyediakan jasa pengangkutan bagi penumpang atau barang. Menurut R.S

---

<sup>20</sup> E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, (Bandung : Offset Alumni, 1999), hlm.9

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.<sup>21</sup> 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.

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.<sup>22</sup> Perusahaan penerbangan dalam pelaksanaannya bertujuan memberikan layanan penerbangan yang aman, teratur ekonomis. Pasal 1 Angka 20 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang 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.<sup>23</sup> Ijin penerbangan tersebut bertujuan melegalkan suatu perusahaan penerbangan menyelenggarakan pengangkutan penumpang atau barang.

### **2.3.2 Perizinan Penerbangan**

#### **2.3.2.1 Definisi Perizinan Penerbangan**

Dalam ketentuan Pasal 1 angka 14 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195/IX/2008 disebutkan bahwa : Persetujuan

---

<sup>21</sup> R.S Darmayanti, *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*, (Jakarta : Pradnya Paramita, 2001), hlm 6

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm.7

<sup>23</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2008), hlm.217

terbang (*right approval*) adalah persetujuan yang diberikan oleh pejabat yang berwenang di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan atau hak angkut (*traffict rights*) dan atau penggunaan pesawat udara.

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna. Penerbangan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

### **2.3.2.2 Regulasi dalam Perizinan Penerbangan**

Pemanfaatan ruang udara nasional diatur dalam ketentuan Pasal 33 ayat (3) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa, “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Pengertian dikuasai negara adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas kedudukan, peran dan fungsi ruang udara nasional Indonesia dengan memberikan kewenangan pada Pemerintah meliputi pengaturan, pengurusan, pembinaan dan pengawasan. Pengaturan yang dimaksud tercakup perumusan dan penetapan kebijakan baik umum, pelaksanaan maupun teknis, antara lain perizinan, persyaratan, dan sebagai. Pengendalian dimaksud berupa pengarahan dan bimbingan terhadap pelaksana baik pemerintah maupun masyarakat. Pengawasan agar setiap kegiatan dan/atau usaha yang dilakukan tetap memenuhi ketentuan, semuanya sebagai dasar dalam pengelolaan ruang udara nasional dan jasa transportasi udara dalam rangka keselamatan dan keamanan baik terhadap peran dan fungsi ruang udara dan

kegiatannya. Terkait hal tersebut, regulasi hukum perizinan penerbangan antara lain :<sup>24</sup>

1. Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara;
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (Flight Approval) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/251/XII/2008;
6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2759/XII/2010 Tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (Flight Approval). Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
7. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara;
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*flight approval*) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/251/XII/2008;
11. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2759/XII/2010 Tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Direktur Jenderal

---

<sup>24</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/izin/detail/38>, diakses tanggal 9 Januari 2016

Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).

### 2.3.2.3 Fungsi Perizinan Penerbangan

Pemanfaatan ruang udara nasional secara konsitusional telah diatur dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Secara tegas dinyatakan di dalam Pasal 33 ayat (3) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, bahwa : “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Pengertian dikuasai negara adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas kedudukan, peran dan fungsi ruang udara nasional Indonesia dengan memberikan kewenangan kepada Pemerintah yang perwujudannya meliputi pengaturan, pengurusan, pembinaan dan pengawasan. Pengaturan yang dimaksud tercakup perumusan dan penetapan kebijakan baik umum, pelaksanaan maupun teknis, antara lain perizinan, persyaratan, dan sebagai.

Pengendalian dimaksud berupa pengarahan dan bimbingan terhadap pelaksana baik pemerintah maupun masyarakat. Sedangkan pengawasan agar setiap kegiatan dan/atau usaha yang dilakukan tetap memenuhi ketentuan. Semuanya sebagai dasar dalam pengelolaan ruang udara nasional dan jasa transportasi udara dalam rangka keselamatan dan keamanan baik terhadap peran dan fungsi ruang udara dan kegiatannya. Fungsi perijinan penerbangan dalam hal ini adalah Memberikan informasi yang bersifat pelayanan dan melakukan pengawasan terhadap kegiatan penerbangan dan perusahaan angkutan udara, dengan telah dipenuhinya ketentuan persetujuan terbang (*flight approval*).

### 2.3.2.4 Macam-Macam Perizinan Penerbangan

Dalam ketentuan Pasal 1 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2015 tentang Perizinan Angkutan Udara *Online* disebutkan bahwa : perizinan di bidang angkutan udara yaitu :

- 1) Izin Usaha Angkutan Udara Niaga
- 2) Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga

- 3) Izin Rute Penerbangan
- 4) Izin Persetujuan Terbang (*flight approval*)
- 5) Izin Usaha Agen Penjualan Umum (*General sales Agent*)

#### 2.3.2.5 Prosedur Persetujuan Perizinan Penerbangan

Prosedur dalam Izin Persetujuan Terbang (*flight approval*) antara lain disebutkan :<sup>25</sup>

- 1) Permohonan untuk mendapatkan persetujuan terbang/*flight approval* (FA) pada kegiatan penerbangan lokal (*Local Flight*) wajib disampaikan kepada Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Polonia Medan sekurang-kurangnya 3 (tiga) kali 24 (dua puluh empat) jam sebelum pelaksanaan penerbangan kecuali dalam kondisi darurat.
- 2) Permohonan untuk mendapatkan persetujuan terbang/*flight approval* (FA) sebagaimana dimaksud di atas diajukan secara tertulis dan menyertakan surat permohonan dari perusahaan penerbangan / perwakilannya dan mengisis Format I.A.
- 3) Pemohon (operator penerbangan) menyampaikan data yang memuat keterangan meliputi :
  - a) Nama Operator;
  - b) Jenis dan Tipe Pesawat Udara;
  - c) Tanda Pendaftaran dan Tanda Kebangsaan Pesawat;
  - d) Nomor Penerbangan (kecuali untuk kegiatan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal dan bukan Niaga);
  - e) Rute Penerbangan;
  - f) Tanggal dan Waktu Penerbangan;
  - g) Nama Kapten Pilot / *pilot in command*;
  - h) Nama Pemohon (Operator Penerbangan);
  - i) Maksud dan Tujuan Kegiatan Penerbangan.
- 4) Permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) dapat di ajukan oleh :
  - a) Penanggung jawab angkutan udara niaga yang bersangkutan;

---

<sup>25</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/izin/detail/38>, diakses tanggal 9 Januari 2016



- b) Pemegang ijin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang bersangkutan
  - c) Pegawai perusahaan yang ditunjuk dan diberi kuasa oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk menandatangani atau memohon persetujuan terbang (*flight approval*)
- 5) Pengambilan Formulir I.A. disertakan dengan surat permohonan dari perusahaan penerbangan dan penyampaian formulir yang telah diisi disampaikan kepada Kepala Kantor Administrator Bandar Udara
  - 6) Sebelum FA disampaikan kepada Kepala Kantor Adbandara Polonia Medan, terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dokumen pesawat dengan mengisi check list oleh petugas pengawas pesawat udara dan angkutan udara. Selanjutnya Kepala Bidang Keamanan, Keselamatan dan Kelancaran Penerbangan memberikan rekomendasi terhadap pengajuan FA tersebut untuk disampaikan kepada Kepala Kantor Administrator Bandar Udara.
  - 7) Persetujuan Terbang (*flight approval*) yang asli dibawa oleh awak pesawat udara dan salinannya disampaikan kepada Kantor Administrator Bandar Udara.
  - 8) Untuk penerbangan yang melakukan test flight, pemohon wajib menunjukkan bukti *Return to Service* (RTS) untuk pekerjaan perawatan yang telah diselesaikan
  - 9) Persetujuan atau penolakan permohonan persetujuan terbang/Flight Approval (FA) yang dimaksud diberikan oleh Kepala Kantor Administrator Bandar Udara. Jika Kepala Kantor Administrator Bandar Udara berhalangan (tidak ada ditempat) maka berturut-turut pejabat dibawah dapat memberikan persetujuan atau penolakan permohonan ijin terbang/*Flight Approval* (FA) setelah terlebih dahulu mendapat ijin dari kepala kantor :
    - a) Kepala Bidang K3P;
    - b) Kabag TU
    - c) Pelaksana Tugas Pejabat Struktural.

Persetujuan atau penolakan permohonan FA yang dimaksud diberikan selambat-lambatnya 2 (dua) hari sejak permohonan diterima.

- 10) Ijin terbang yang telah disetujui/ditandatangani Kepala Kantor Administrator Bandar Udara wajib disampaikan kepada pengelola bandara oleh pihak operator/pemohon (dalam hal ini berupa adanya rekamam/kopian FA).

Untuk menjaga keselamatan penerbangan, dalam tata cara bernavigasi, penyelenggara dan pengguna pelayanan navigasi penerbangan diwajibkan mematuhi semua ketentuan yang berlaku. Karena penting dan strategisnya peranan penerbangan untuk hajat hidup orang banyak, penerbangan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan memperkuat kelembagaan yang bertanggung jawab di bidang penerbangan berupa penataan struktur kelembagaan, peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, peningkatan pengelolaan anggaran yang efektif, efisien, dan fleksibel berdasarkan skala prioritas, peningkatan kesejahteraan sumber daya manusia, pengenaan sanksi kepada pejabat dan/atau pegawai atas pelanggaran dalam pelaksanaan ketentuan Undang-Undang ini. Pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah tersebut meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

#### **2.4 Otoritas Bandar Udara**

Dalam ketentuan Pasal 1 angka 45 Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan bahwa : 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.

Otoritas Bandar Udara adalah suatu entitas independen yang ditugasi operasi dan pengawasan bandar udara atau sekelompok bandar udara. Otoritas ini biasanya dipimpin oleh sekelompok komisaris bandara, yang ditunjuk untuk memimpin otoritas oleh seorang pejabat pemerintah. Ketika otoritas suatu entitas mencakup lebih dari bandara di daerah itu, pelabuhan dan fasilitas kereta api, entitas ini dapat disebut sebagai otoritas pelabuhan. Kantor Otoritas Bandar

Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kewenangan terkait ketentuan mengenai kedudukan dan hubungan pertanggungjawaban Kantor Otoritas Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam pelaksanaannya dilimpahkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :<sup>26</sup>

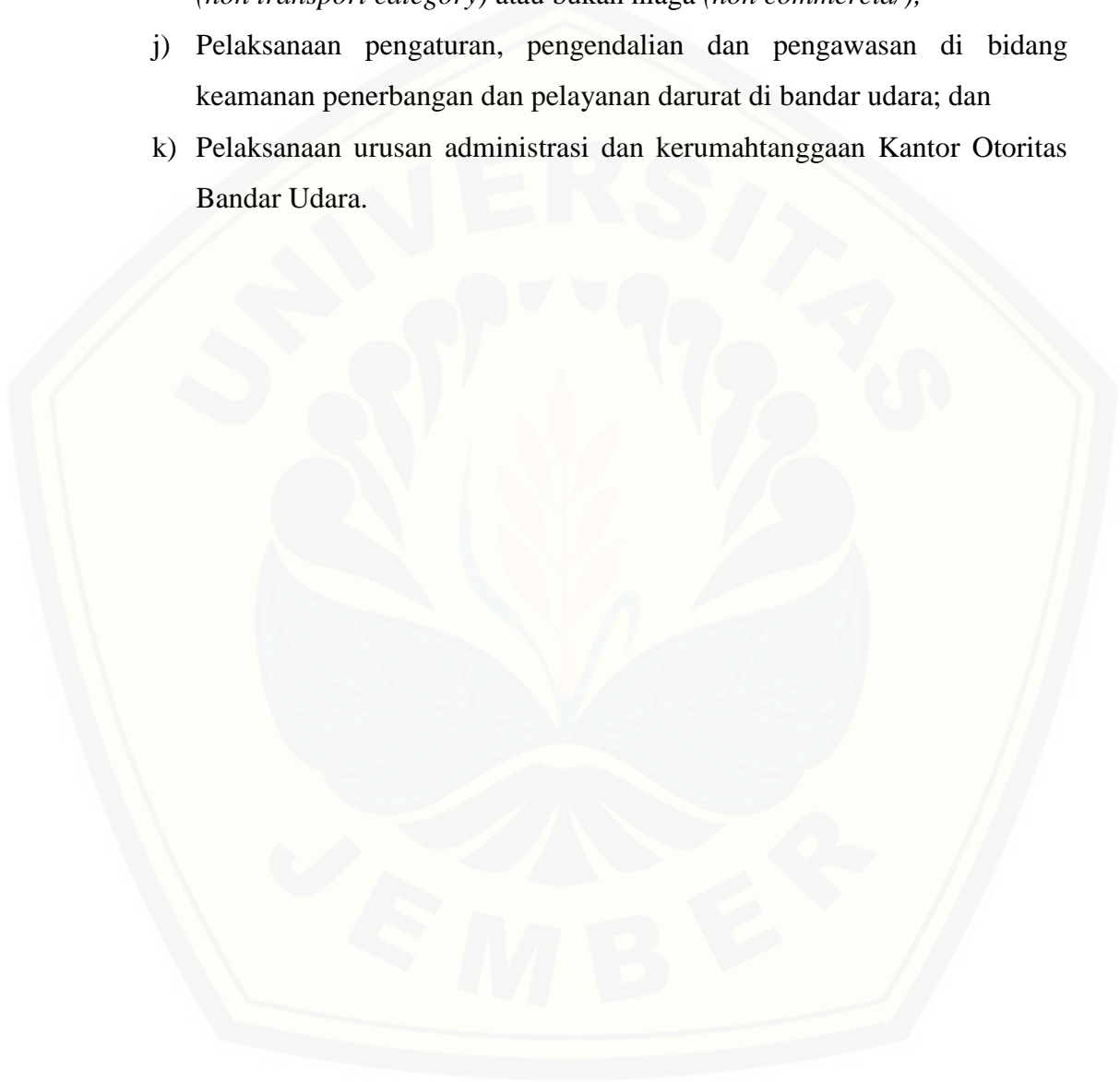
- a) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- c) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
- d) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
- e) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
- f) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- g) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- h) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di

---

<sup>26</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/izin/detail/38>, diakses tanggal 9 Januari 2016

bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;

- i) Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continuous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercia/*);
- j) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara; dan
- k) Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.



## BAB IV PENUTUP

### 4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, dapatlah dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Akibat hukum bagi perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang adalah adanya sanksi denda sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang. Secara perdata, pelanggaran tersebut masuk dalam kategori perbuatan melawan hukum. Perbuatan melawan hukum tersebut sebagai konsekwensi adanya hubungan hukum antara perusahaan penerbangan dan penumpang dalam perjanjian pengangkutan udara.
2. Tanggung jawab hukum otoritas bandara sebagai pihak pemberi izin penerbangan dan perusahaan penerbangan komersial yang melakukan penerbangan di luar pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) bahwa apabila izin terbang tersebut kemudian menyebabkan adanya keadaan yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain dapat dikenai sanksi pidana sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Secara perdata apabila menimbulkan kerugian, maka otoritas bandara dapat digugat melalui gugatan perbuatan melawan hukum. Dengan adanya tanggung jawab otoritas bandara tersebut, maka otoritas bandara harus baik, cermat, teliti dan penuh tanggung jawab dalam melaksanakan tugasnya.
3. Peranan pemerintah dalam pengawasan dan pembinaan di bidang penerbangan komersial bahwa Pemerintah dalam hal ini tidak saja membuat kebijakan yang mampu memfasilitasi dan menata perizinan penerbangan dengan baik namun lebih dari itu pemerintah juga harus mampu melakukan pengawasan dan pembinaan di bidang perizinan penerbangan komersial.

Tujuan utama dari hal tersebut bermuara kepada ketertiban, keamanan dan keselamatan penerbangan transportasi udara di Indonesia

#### 4.2 Saran-Saran

Bertitik tolak kepada permasalahan yang ada dan dikaitkan dengan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat saya berikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Hendaknya penumpang pesawat dapat lebih peka terhadap hukum khususnya dalam gugatan terhadap maskapai penerbangan yang cenderung merugikan hak-hak penumpang. Dalam hukum positif Indonesia terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang transportasi udara niaga berjadwal, peraturan tersebut antara lain Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Produk hukum tersebut dapat digunakan dalam rangka untuk mengajukan gugatan apabila penumpang mengalami kerugian pada waktu menggunakan jasa transportasi udara.
2. Hendaknya kepada maskapai penerbangan memberikan perlindungan yang memadai terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan, penentuan mengenai tanggung jawab perusahaan pengangkutan udara untuk membayar ganti dalam hal terjadi kecelakaan pesawat yang berakibat kematian atau luka-lukanya penumpang, atau dalam terjadi kehilangan, kerusakan, musnahnya barang penumpang, serta tanggung jawab terhadap keterlambatan penerbangan, serta penentuan tentang wajib asuransi untuk melindungi penumpang.
3. Pemerintah dalam hal ini hendaknya harus memberikan ketentuan yang jelas tegas dan baik dalam keselamatan transportasi nasional khususnya transportasi udara. Selain sebagai regulator pemerintah juga sebagai fasilitator khususnya dalam mewujudkan keamanan dan kenyamanan dalam transportasi udara yang baik dan memadai sehingga penerbangan nasional dapat sejajar dengan penerbangan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

**Buku**

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkut Darat, laut dan Udara*, Bandung : Citra Aditya Bahkti, 2008
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, 2015
- E. Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesaawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, Bandung. Offset Alumni, 1999
- Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, New York: Russell & Russel, 1961
- H.M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2010
- H.M.N, Poerwostjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, Jakarta : Penerbit Djambatan, 2000
- Jimly Asshiddiqie, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Jakarta : Konstitusi Press, 2006
- Kamaludin Rustian, *Ekonomi Transportasi*, Padang, Ghalia Indonesia, 1996
- Lukman Ali, Ed, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1995
- Peter Salim, *Comtemporary English-Indonesian Dictionary*, Jakarta : Modern EnglishPress, 1985
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Group, 2009
- , *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2010
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1995
- R.S Darmayanti, *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata*, Jakarta, Pradnya Paramita, 2001
- Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006

Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, Rinneka Cipta, 2005

Wagiman, *Refleksi dan Implementasi Hukum Udara: Studi Kasus Pesawat Adam Air*, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25 2009

Yusuf Adiwibowo, *Prestasi, Wanprestasi, Overmacht, dan Ganti Rugi*, Jember, Universitas Jember, 2000

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Otoritas Bandar Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2015 tentang Perijinan Angkutan Udara *Online*

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195/IX/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*)

### **Sumber Internet :**

<http://hubud.dephub.go.id/?id/izin/detail/38>, diakses tanggal 9 Januari 2016





**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**NOMOR : PM 12 TAHUN 2015**

**TENTANG**

**PERIZINAN ANGKUTAN UDARA ONLINE**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang :
- a. bahwa perizinan di bidang angkutan udara telah diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 5 Tahun 2015;
  - b. bahwa dengan meningkatnya pertumbuhan industri angkutan udara, menuntut adanya pengaturan perizinan yang cepat, efisien dan terintegrasi;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perizinan Angkutan Udara Online;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843);
  2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4846);
  3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014;
5. 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 135 Tahun 2014;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 5 Tahun 2015;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP. 39 Tahun 2009 tentang Rencana Induk Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) di Lingkungan Departemen Perhubungan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 68 Tahun 2013;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERIZINAN ANGKUTAN UDARA ONLINE.

Pasal 1

- (1) Direktur Jenderal Perhubungan Udara menyelenggarakan sistem perizinan di bidang angkutan udara secara online.
- (2) Perizinan di bidang angkutan udara yang diselenggarakan secara online sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. Izin Usaha Angkutan Udara Niaga;
  - b. Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga;
  - c. Izin Rute Penerbangan;
  - d. Persetujuan Terbang (*Flight Approval*); dan
  - e. Izin Usaha Agen Penjualan Umum (*General Sales Agent*).
- (3) Izin Rute Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, berlaku untuk 1 (satu) tahun atau 12 (dua belas) bulan.

- (4) Izin Rute Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hangus dengan sendirinya apabila dalam 21 (dua puluh satu) hari berturut-turut tidak melakukan kegiatan penerbangan.

#### Pasal 2

Perizinan di bidang angkutan udara secara online sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, menggunakan alamat domain <http://aol.dephub.go.id>.

#### Pasal 3

Perizinan secara online sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 terintegrasi dengan sistem yang dimiliki oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Penyelenggara Jasa Navigasi Penerbangan dan Unit Pelaksana Koordinasi Slot.

#### Pasal 4

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara perizinan di bidang angkutan udara secara online diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

#### Pasal 5

- (1) Kantor Otoritas Bandar Udara melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan perizinan di bidang angkutan udara yang telah dikeluarkan secara online sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1.
- (2) Kantor Otoritas Bandar Udara wajib melaporkan hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) selama 1 (satu) bulan sekali kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- (3) Direktur Angkutan Udara melakukan pengawasan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara secara berkala setiap bulan.

Pasal 6

Peraturan ini mulai berlaku 1 (satu) bulan setelah tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan ini dengan Penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
Pada tanggal 20 Januari 2015

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 22 Januari 2015

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA

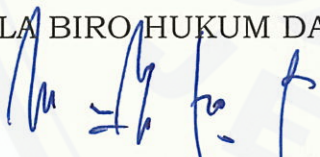
ttd

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 88

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19620620 198903 2 001

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Nomor : SKEP / 195 / IX / 2008

TENTANG

PETUNJUK PELAKSANAAN PERSETUJUAN TERBANG (*FLIGHT APPROVAL*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA,

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara telah diatur mengenai persetujuan terbang (*flight approval*);
  - b. bahwa persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud huruf a, diberikan dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan/atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara;
  - c. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud huruf a dan b di atas, perlu menetapkan Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3610) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3925);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4146);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
6. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 94 Tahun 2006;
7. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 17 Tahun 2007;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 79 Tahun 2004 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Bandar Udara;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 20 Tahun 2008;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN PERSETUJUAN TERBANG (*FLIGHT APPROVAL*).

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
2. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
3. Angkutan udara niaga berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilaksanakan pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur, dengan tarif tertentu dan dipublikasikan.
4. Angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilaksanakan pada rute dan jadwal penerbangan yang tidak tetap dan tidak teratur, dengan tarif sesuai kesepakatan antara penyedia dan pengguna jasa dan tidak dipublikasikan.
5. Angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) adalah angkutan udara tidak untuk umum, tanpa memungut bayaran dan hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokoknya.
6. Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
7. Jaringan penerbangan adalah kumpulan dari rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan udara.
8. Penambahan kapasitas adalah penambahan tempat duduk pada suatu rute penerbangan.
9. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

10. Penambahan Penerbangan (*extra flight*) adalah kegiatan penerbangan yang dilaksanakan untuk memenuhi tingginya permintaan kapasitas angkutan udara pada musim sibuk (*peak season*) atau lonjakan penumpang pada rute tertentu.
11. Penempatan pesawat udara (*positioning flight*) adalah penerbangan untuk menempatkan pesawat dalam rangka melaksanakan rute penerbangan yang telah ditetapkan tanpa mengangkut penumpang.
12. Penyelenggara bandar udara umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja bandar udara atau badan usaha kebandarudaraan.
13. Kantor administrator bandar udara adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
14. Persetujuan terbang (*flight approval*) adalah persetujuan yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang di bidang penerbangan sipil dalam rangka melakukan pengawasan dan pengendalian kapasitas angkutan udara dan/atau hak angkut (*traffic rights*) dan/atau penggunaan pesawat udara.
15. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang Perhubungan Udara.
16. Direktur adalah Direktur yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang angkutan udara.
17. Kepala Sub Direktorat adalah Kepala Sub Direktorat yang mempunyai tugas pokok dan fungsi di bidang pemberian persetujuan terbang (*flight approval*).

## Pasal 2

- (1) Kegiatan angkutan udara dalam dan luar negeri yang harus memiliki persetujuan terbang (*flight approval*) terdiri atas:
  - a. angkutan udara niaga berjadwal yang dilaksanakan di luar persetujuan yang telah diterbitkan;
  - b. angkutan udara niaga tidak berjadwal;
  - c. angkutan udara bukan niaga (*general aviation*);
  - d. penerbangan lintas wilayah udara Indonesia (*overflying*) oleh pesawat udara asing;



- e. pendaratan teknis (*technical landing*) bukan untuk tujuan komersial oleh pesawat udara asing; atau
  - f. penerbangan tanpa penumpang umum (*ferry flight*) untuk ke dan dari luar negeri.
- (2) Persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk 1 (satu) kali penerbangan.

### Pasal 3

Persetujuan terbang (*flight approval*) tidak membebaskan pemegang persetujuan terbang (*flight approval*) dari kewajiban untuk mematuhi dan melaksanakan setiap peraturan teknis operasi, keamanan dan keselamatan penerbangan yang berlaku.

### Pasal 4

Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal yang dilaksanakan di luar persetujuan yang telah diterbitkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a, meliputi:

- a. perubahan jadwal penerbangan, yang disebabkan oleh:
  - 1) gangguan operasional pesawat udara; atau
  - 2) gangguan operasional bandar udara, seperti pembangunan/pengembangan fasilitas bandar udara, kecelakaan (*accident*), kejadian (*incident*) di bandar udara pemberangkatan / tujuan.
- b. penambahan penerbangan (*extra flight*) apabila terdapat lonjakan permintaan angkutan udara;
- c. perubahan rute yang telah ditetapkan (*re-route*) yang disebabkan terganggunya operasional pesawat udara dan/atau terganggunya pelayanan teknis pesawat udara di darat dan/atau terganggunya operasional bandar udara;
- d. perubahan penggunaan tipe pesawat udara, untuk angkutan udara luar negeri. Dan untuk angkutan udara dalam negeri, apabila mengakibatkan perbedaan kapasitas tempat duduk lebih dari 25%;
- e. penempatan pesawat udara (*positioning flight*) untuk melaksanakan rute penerbangan; atau

- f. melaksanakan angkutan udara niaga tidak berjadwal sebagai pelengkap dari izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.

Pasal 5

Penerbangan dalam negeri tanpa penumpang umum (*ferry flight*) untuk kepentingan teknis operasional pesawat udara atau penerbangan dalam negeri dalam rangka pengenalan suatu rute atau bandar udara (*proving flight*), harus mendapatkan persetujuan teknis dari Direktorat yang bertanggung jawab di bidang pengoperasian pesawat udara serta keselamatan dan keamanan penerbangan, dan tidak memerlukan persetujuan terbang (*flight approval*).

Pasal 6

- (1) Pesawat udara sipil asing (registrasi asing) dilarang dioperasikan di dalam wilayah negara kesatuan Republik Indonesia, kecuali dalam keadaan tertentu dan harus memiliki persetujuan terbang (*flight approval*).
- (2) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
- a. bantuan bencana alam;
  - b. bantuan misi kemanusiaan; atau
  - c. tidak tersedianya kapasitas atau jenis dan kemampuan pesawat udara sipil Indonesia untuk kegiatan tertentu.

Pasal 7

Persetujuan terbang (*flight approval*) pengoperasian pesawat udara sipil asing (registrasi asing) di dalam wilayah negara kesatuan Republik Indonesia diberikan oleh Direktur Jenderal, dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 8

- (1) Direktur berwenang memberikan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk:
- a. perusahaan angkutan udara niaga berjadwal melakukan:
    - 1) penambahan penerbangan (*extra flight*);
    - 2) perubahan rute yang telah ditetapkan (*re-route*);

- 3) angkutan udara niaga tidak berjadwal penumpang dan/atau khusus kargo.
  - b. perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal melakukan kegiatan angkutan udara yang bersifat insidental;
  - c. pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) melakukan kegiatan angkutan udara kecuali untuk kegiatan evakuasi medis (*medical evacuation*);
  - d. penerbangan VVIP atau VIP.
- (2) Jenis-jenis kegiatan sebagaimana tersebut pada ayat (1) huruf a angka 2) dan 3), huruf b, dan huruf c, kewenangan memberikan persetujuan terbang (*flight approval*) dapat dilimpahkan kepada Kepala Sub Direktorat.

#### Pasal 9

Kepala Sub Direktorat berwenang memberikan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk :

- a. perusahaan angkutan udara niaga berjadwal melakukan:
  - 1) perubahan jadwal penerbangan;
  - 2) perubahan tipe pesawat udara;
  - 3) penempatan pesawat udara (*positioning flight*).
- b. perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal melakukan kegiatan angkutan udara untuk jangka panjang (*long term charter*);
- c. pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga melakukan kegiatan angkutan udara untuk kegiatan evakuasi medis (*medical evacuation*);
- d. penerbangan tanpa penumpang umum (*ferry flight*) untuk ke dan dari luar negeri;
- e. penerbangan lintas (*over flying*) wilayah udara Indonesia;
- f. pendaratan teknis (*technical landing*) bukan untuk tujuan komersial oleh pesawat udara asing.

Pasal 10

Kepala Dinas Perhubungan Provinsi berwenang memberikan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) yang melakukan penerbangan antar Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Provinsi.

Pasal 11

Kantor administrator bandar udara atau penyelenggara bandar udara umum berwenang memberikan persetujuan terbang (*flight approval*) untuk penerbangan lokal (penerbangan tempat tinggal landas dan mendarat pada bandar udara sama seperti *training flight, test flight, dan joy flight*).

Pasal 12

- (1) Permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, diajukan secara tertulis paling lambat 3 (tiga) x 24 (dua puluh empat) jam sebelum dilaksanakan penerbangan, dengan mengisi data tentang rencana kegiatan angkutan udara sesuai formulir persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana termuat dalam Lampiran I untuk angkutan dalam negeri (*domestik*) atau Lampiran II untuk angkutan udara luar negeri (*internasional*).
- (2) Permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat diajukan oleh:
  - a. penanggung jawab perusahaan angkutan udara niaga yang bersangkutan;
  - b. pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga (*general aviation*) yang bersangkutan;
  - c. pegawai perusahaan yang ditunjuk dan diberi kuasa oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk menandatangani atau memohon persetujuan terbang (*flight approval*);
  - d. perwakilan perusahaan angkutan udara asing yang ada di Indonesia;
  - e. agen yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan udara asing berdasarkan suatu perjanjian; atau

- f. perwakilan diplomatik dari negara tempat berdirinya perusahaan angkutan udara atau pesawat udara didaftarkan.
- (3) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai data dukung yang terdiri atas:
- a. daftar tunggu (*waiting list*) untuk penerbangan tambahan (*extra flight*);
  - b. dokumen kontrak charter untuk penerbangan charter;
  - c. persetujuan dari instansi yang berwenang di bidang pertahanan (*security clearance*) untuk penerbangan luar negeri (*internasional*);
  - d. persetujuan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri (*diplomatic clearance*) untuk penerbangan luar negeri (*internasional*); dan
  - e. data dukung lainnya yang dianggap perlu.

#### Pasal 13

- (1) Dalam keadaan mendesak yang diperlukan untuk kelancaran penyediaan kapasitas di luar jam kerja dan hari libur, permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1), dapat diajukan melalui pesan layanan singkat (*short message service*) atau faksimili atau surat elektronik (*e-mail*).
- (2) Permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan dengan memuat keterangan:
- a. nama operator;
  - b. jenis dan tipe pesawat;
  - c. tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan pesawat;
  - d. nomor penerbangan (kecuali untuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga);
  - e. rute penerbangan;
  - f. tanggal dan waktu penerbangan;
  - g. kapten penerbang (*pilot in command*);

- h. tujuan penerbangan; dan
  - i. nama pemohon.
- (3) Persetujuan terbang (*flight approval*) yang telah diberikan atas permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tidak membebaskan pemohon untuk mengajukan permohonan persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12.

#### Pasal 14

- (1) Persetujuan terbang (*flight approval*) yang asli dibawa oleh awak pesawat udara dan salinannya diserahkan kepada kantor administrator bandar udara atau penyelenggara bandar udara umum.
- (2) Untuk persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1), awak pesawat udara hanya melaporkan nomor persetujuan terbang (*flight approval*) kepada kantor administrator bandar udara atau penyelenggara bandar udara umum, dan harus menyampaikan salinan persetujuan terbang (*flight approval*) yang telah diterbitkan dalam waktu selambat-lambatnya :
- a. 1 (satu) x 24 (dua puluh empat) jam, dalam hal persetujuan terbang (*flight approval*) diterbitkan di luar jam kerja; atau
  - b. 3 (tiga) x 24 (dua puluh empat) jam, dalam hal persetujuan terbang (*flight approval*) diterbitkan di hari libur.

#### Pasal 15

Setiap pemegang persetujuan terbang (*flight approval*) harus melaporkan pelaksanaan persetujuan terbang (*flight approval*) kepada Direktur secara periodik setiap minggu dengan memuat keterangan:

- a. tanggal pelaksanaan penerbangan;
- b. jenis dan tipe pesawat;
- c. tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan pesawat;
- d. nomor penerbangan (kecuali untuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dan bukan niaga);

- e. rute penerbangan;
- f. nomor izin persetujuan terbang (*flight approval*);
- g. penumpang diangkut dan/atau berat barang diangkut; dan
- h. keterangan dan/atau remarks sesuai tujuan penerbangan.

## Pasal 16

Pemberian persetujuan terbang (*flight approval*) dikenakan biaya sesuai ketentuan yang berlaku di bidang keuangan negara tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) atau Penerimaan Asli Daerah (PAD).

## Pasal 17

Terhadap pesawat udara yang tidak memiliki persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana diatur dalam ketentuan ini dikenakan biaya pendaratan tambahan:

- a. untuk kegiatan angkutan udara dalam negeri sebesar 100 x (seratus kali) dari biaya pendaratan yang telah ditetapkan;
- b. untuk kegiatan angkutan udara luar negeri sebesar Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

## Pasal 18

- (1) Kantor administrator bandar udara atau penyelenggara bandar udara umum melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan petunjuk pelaksanaan persetujuan terbang (*flight approval*).
- (2) Kantor administrator bandar udara atau Penyelenggara bandar udara umum dapat menghentikan operasi pesawat udara yang tidak memiliki persetujuan terbang (*flight approval*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17.

## Pasal 19

Pada saat Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mulai berlaku, maka Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/1927/V/77 tentang Petunjuk Pelaksanaan Flight Approval (FA) Domestik dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/1928/V/77 tentang Petunjuk Pelaksanaan Flight Approval (FA) Internasional, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 20

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A  
Pada tanggal : 10 September 2008

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttt

BUDHI M. SUYITNO  
Pembina Utama (IV/e)

**SALINAN** Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
2. Departemen Dalam Negeri Republik Indonesia;
3. Departemen Luar Negeri Republik Indonesia;
4. Departemen Keuangan Republik Indonesia;
5. Departemen Pertahanan Republik Indonesia;
6. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia;
7. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
8. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan;
9. Kepala Biro Hukum dan KSLN Sekretariat Jenderal Departemen Perhubungan;
10. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
11. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
12. Para Administrator Bandar Udara;
13. Para Kepala Dinas Perhubungan Provinsi;
14. Para Kepala Bagian di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
15. Para Kepala Bandar Udara;
16. Direktur Utama PT. (Persero) Angkasa Pura I;
17. Direktur Utama PT. (Persero) Angkasa Pura II;
18. Para Direktur Utama Perusahaan Angkutan Udara Niaga Berjadwal;
19. Para Direktur Utama Perusahaan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal;
20. Para Penanggung Jawab Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga;
21. Dewan Pimpinan Pusat INACA;

SALINAN sesuai dengan asli  
Kepala Bagian Hukum  
Setditjen Hubud

  
RUDI RICHARDO, SH, MH  
Perata Tk. I (III/d)



Departemen Perhubungan  
 Republik Indonesia  
 Ministry of Transportation  
 Of the Republic of Indonesia

**FLIGHT APPROVAL**

DOMESTIC

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara  
 Directorate General of Civil Aviation

**D**

Persetujuan terbang untuk wilayah Indonesia (Domestik)  
 Flight approval for Indonesia territory (domestic)

1. Pesawat Udara  
*Aircraft*
  - a) Operator (Pemilik/Penyewa)  
*Operator (Owner/Charterer)*
  - b) Tipe  
*Type*
  - c) Tanda Pendaftaran dan Nama Panggilan  
*Registrations and Call signs*
  
2. Penerbangan  
*Flight*
  - a) Tanggal dan Jam  
*Date and Time*
  - b) Rute  
*Routes*
  - c) Pendaratan Teknis di  
*Technical landing at*
  - d) Pendaratan Niaga di  
*Commercial landing at*
  
3. Jumlah orang dalam pesawat udara  
*Total number of persons on board*
  - a) Nama nahkoda  
*Name of Pilot in command*
  - b) Awak pesawat udara lainnya \*1)  
*Other crew members*
  - c) Penumpang/barang \*2)  
*Passengers/cargo*
  
4. Keterangan  
*Remark*

Tanda Tangan  
*Signature*

Pemohon  
*Applicant*

Nama  
*Name*

Penunjukan  
*Designation*

**Nota:**  
 \*1) dan 2) Nama-nama supaya dicantumkan/dilampirkan

**Note:**  
 \*1) and 2) Names should be written/attached

Pesawat udara, awak pesawat udara, penumpang, dan muatan berdasarkan pada istilah dari Konvensi Chicago, serta menaati peraturan-peraturan Indonesia mengenai penerbangan ini. Memiliki persetujuan terbang ini tidak membebaskan operator dari melaksanakan setiap aturan operasi teknis atau persyaratan kelayakan udara dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Persetujuan terbang ini dapat dicabut tanpa pemberitahuan terlebih dahulu. Apabila terjadi keterlambatan pada tanggal tersebut dalam 2a) di atas, maka penerbangan ini dianggap batal.

Aircraft, crew, passengers and load are subject to the terms of Chicago Convention and have to comply with the Indonesian Regulations, concerning this flight. Possession of this flight approval does not exempt an operator from compliance with any of the technical operations ruler or airworthiness requirements of the Directorate General of Civil Aviation. This flight approval can be withdrawn without previous notice. Should delay exceed the date as prescribed in point 2a) above this flight will be regarded as cancelled.

Penerbangan tidak berjadwal tersebut di atas telah diizinkan oleh Pemerintah Republik Indonesia

The above mentioned non scheduled flight has been approved by the Government of the Republic of Indonesia

A.n. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Ditetapkan di : J A K A R T A

Nomor Izin :

Pada Tanggal : 10 September 2008

Tanggal :

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Tanda Tangan :

ttd

Nama :

BUDHI M. SUYITNO  
 Pembina Utama (IV/e)

Jabatan :

SALINAN sesuai dengan asli  
 Kepala Bagian Hukum Setdijjen Hubud

RUDI RICHARDO, SH. MH  
 Pejabat Tk.I (III/d)