

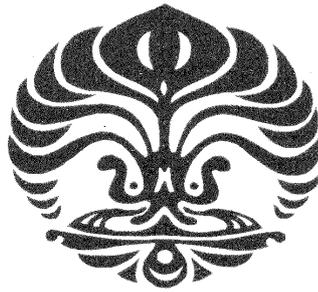
**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENGAJUAN KEPAILITAN SETELAH ADANYA  
PENCABUTAN IZIN USAHA  
STUDI KASUS PT. ADAM SKYCONNECTION AIRLINES**

**TESIS**

**CITRA KEMUNING MAHJUDIN  
0706174556**

**FAKULTAS HUKUM  
PASCASARJANA  
JAKARTA  
JULI 2009**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENGAJUAN KEPAILITAN SETELAH ADANYA  
PENCABUTAN IZIN USAHA STUDI KASUS PT. ADAM  
SKYCONNECTION AIRLINES**

**TESIS**

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Hukum

**CITRA KEMUNING MAHJUDIN**

**0706174556**

**FAKULTAS HUKUM**

**PASCASARJANA**

**HUKUM EKONOMI**

**JAKARTA**

**JULI 2009**



## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :  
Nama : Citra Kemuning Mahjudin  
NPM : 0706174556  
Program Studi : Pascasarjana Hukum Ekonomi  
Judul Tesis : Pengajuan Kepailitan Setelah Adanya Pencabutan Izin Usaha Studi Kasus PT. Adam Skyconnection Airlines

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Studi Pascasarjana, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing/  
Penguji : Kurnia Toha, S.H., LL.M., Ph.D. ( )  
Ketua Sidang/  
Penguji : Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M. ( )  
Penguji : Prof. Erman Rajagukguk, S.H., LL.M, Ph.D. ( )

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 13 Juli 2009

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Hukum Jurusan Hukum Ekonomi pada Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

- (1) Kurnia Toha, S.H., LL.M, Ph.D., selaku pembimbing tesis yang selalu membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyusun tesis ini.
- (2) Melda Kamil Ariadno, S.H., LL.M., selaku penguji.
- (3) Prof. Erman Rajagukguk, S.H., LL.M., Ph.D., selaku penguji dan pengajar yang telah mengajarkan penulis.
- (4) Lukman Arifin , S.H., selaku nara sumber yang telah membantu penulis dalam penyusunan tesis ini.
- (5) Arif Wicaksana, S.H., M.H., yang selalu memberi masukan dan membantu penulis dalam hal bertukar pikiran.
- (6) Ayah (Eddy Mahyudin Chamzie) dan Ibu (Putri Kamarukmi), atas segala cinta kasih, support dan doa yang selalu diberikan kepada penulis selama ini, sehingga tesis ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Tidak lupa untuk adik-adikku tersayang Kenanga Mahyudin dan Gema Putra Utama Chamzie.
- (7) Keluarga Besar Chamzie dan Mas Amah Masnon Chamzie serta Keluarga Besar R. Soemantri Prawirodigdo dan Peltina Soemantri.
- (8) Fadhil Patra D. Gumala, atas segala perhatian, dukungan, pengertian serta motivasi yang selalu diberikan kepada penulis.
- (9) Handy Trinova dan Beverly Charles Panjaitan, terima kasih atas saran dan masukan serta waktu yang telah diluangkan untuk penulis.
- (10) Sahabat-sahabat penulis especially Revirta Arshintia Suharta, Prika Tridiana dan Seno yang selalu menemani penulis untuk bimbingan serta Rekha

Prameswari, Amanda Selandia, Ari Indrawan, Resya Kirana Syailendra, Rania Eka Jayanti, Sonia Alini, Bayu Seno, Maria Cesilia, Ichad Rusdi, Gita Octavia, Sri Puji Lestari, Alfredo Tarigan, Audi Rizkiando, Panji Ilham, Siti Fidya Airyne, Shanny Kusuma, Vicky Alexander, Tommy Fahrizal, Adjie Mahaputra, Santi Wulandari, Ditri Delianti, Doni Hendano.

- (11) Teman-teman kelas A angkatan 2007 yang selalu mensupport dan membantu penulis yaitu Erika, Wite, Dimas Giant, Olan, Mba Lasma, Mba Endah, Mba Mila, Mba Ingga, Mba Yanti, Mas Victor, Pak Teguh, Lucky, Mba Novita, Andri, Arfan, Taufik (kelas B), Dimas Kecil, Pak Dwi dan teman-teman lain yang namanya tidak bisa disebutkan satu persatu.
- (12) Seluruh dosen dan asisten dosen, serta staff sekretariat Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- (13) Teman-teman penulis yang selalu memberikan dukungan yaitu: Ilham, Nyoman, Andrew, Susu, Bapet, Anry, Nicky, Ryan, Yusi, Rendy, Indra Ndut, Anggia, Novi, Wisnu, Belinda, Adit, Belina, Tb, Andi dan teman-teman yang lain yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
- (14) Marco, Balto dan Chillo yang selalu menghibur penulis.
- (15) Mba Tum dan Mba Happy, yang selalu direpotkan penulis.
- (16) Tidak lupa segenap pihak yang telah membantu penulis yang tidak bisa disebutkan namanya satu persatu.

Akhir kata penulis berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi perkembangan ilmu.

Jakarta, 5 Juli 2009

Penulis

Citra Kemuning Mahjudin

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Citra Kemuning Mahjudin  
NPM : 0706174556  
Program Studi : Pascasarjana  
Departemen : Hukum Ekonomi  
Fakultas : Hukum  
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

### **Pengajuan Kepailitan Setelah Adanya Pencabutan Izin Usaha Studi Kasus PT. Adam Skyconnection Airlines**

beserta instrumen/desain. Berdasarkan persetujuan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihkan bentuk, mengalihmediakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, serta memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta dan juga sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya secara sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Jakarta  
Pada Tanggal : 13 Juli 2009

Yang membuat pernyataan

(Citra Kemuning Mahjudin)

## ABSTRAK

Nama : Citra Kemuning Mahjudin (0706174556)  
Program Studi : Hukum Ekonomi  
Judul : Pengajuan Kepailitan Setelah Adanya Pencabutan Izin Usaha  
Studi Kasus PT. Adam Skyconnection Airlines

Kepailitan adalah sita umum atas semua kekayaan debitor pailit yang pengurusan dan pemberesannya dilakukan oleh kurator di bawah pengawasan hakim pengawas sebagaimana diatur dalam UUK-PKPU. Pada kasus kepailitan PT. Adam Skyconnection Airlines, pemohon dan termohon melakukan perjanjian kerjasama “Antar Jemput Crew” dan menyetujui jangka waktu perjanjian kerjasama ini berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak. Akan tetapi kerjasama ini tidak berjalan sebagaimana yang diharapkan pemohon, dimana armada pesawat terbang yang dioperasikan oleh termohon beberapa kali telah mengalami kecelakaan. Hal ini menunjukkan bahwa termohon telah lalai dalam menjalankan usahanya. Selain itu izin usaha penerbangan termohon dicabut oleh pemerintah. Berkaitan dengan hal ini timbul permasalahan apakah memungkinkan untuk mengajukan permohonan pailit setelah izin usaha dicabut, dan bagaimana perjanjian kerjasama antara pemohon dan termohon dalam proses kepailitan? Tesis ini menggunakan sifat penelitian deskriptif analisis secara kualitatif. Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa masih dimungkinkan untuk mengajukan kepailitan setelah izin usaha dicabut, karena pada saat izin usaha dicabut, badan usaha termohon masih ada. Dengan demikian pencabutan izin usaha Adam Air tidak mempengaruhi permohonan pailit. Mengenai perjanjian kerjasama antara pemohon dan termohon, termohon harus tetap memenuhi kewajibannya walaupun izin usahanya telah dicabut.

Kata Kunci:  
Kepailitan pada Perseroan Terbatas

## ABSTRACT

Name : Citra Kemuning Mahjudin (0706174556)  
Program Study: Economic Law  
Thesis Title : Petition for the Declaration of Bankruptcy After Revocation of  
Business License (Case Study: PT.Adam Skyconnection Airlines)

Bankruptcy means general seizure over all wealth of bankrupt debtor with management and settlement there of conducted by curator under supervision of supervising judge (Art. 1 (1) of Law No. 37 of 2004 concerning Bankruptcy and Suspension of Debt Payment Obligations). In this bankruptcy case, the petitioner and the debtor binding in partnership agreement, well known as “Antar Jemput Crew” and has agreed the effective date of this agreement which regulate for one year partnership and possible to get extend the agreement with approval by The Parties. However, this partnership was not going well as expected by the petitioner, whereas the aircraft which operated by debtor has been through several accident. It shows the debtor has been neglect to perform their business. On the other hand, debtor’s business license revoked by the government. Relating to this case, problem has arise, is it possible to request petition for declaration of bankruptcy after revocation of Business License; and How about the partnership agreement between the petitioner and the debtor in a process of bankruptcy. This thesis is using descriptive analytic research methods and analyzing data using qualitative method. In summary, this case is possible to have petition for the declaration of bankruptcy after revocation of business license, it because when revocation has been done, debtor’s business entity is still exist, by this reason the revocation of Adam Air’s business license does not impact the petition for declaration of bankruptcy. Concerning the partnership agreement between the petitioner and debtor, the debtor still oblige to fulfillment payment order, but the petitioner does not have to fulfill their obligation because the debtor’s business license already revoke by the government.

Keyword :  
Bankruptcy in Limited Liability Company

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH .....	v
ABSTRAK .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	ix
<b>1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Pokok Permasalahan .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Manfaat Penelitian .....	5
1.5 Kerangka Teori .....	5
1.6 Metode Penelitian .....	13
1.7 Sistematika Penulisan .....	15
<b>2. KEPAILITAN PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN</b> .....	<b>16</b>
2.1 Pengertian Kepailitan .....	16
2.2 Kedudukan-Kedudukan Kreditor .....	27
2.3 Akibat Hukum Kepailitan .....	29
2.4 Akibat Hukum Kepailitan Terhadap Perseroan Terbatas .....	38
2.5 Tinjauan Umum Tentang Perjanjian .....	45
2.5.1 Syarat Sahnya Perjanjian .....	46
2.5.2 Perjanjian dan Akibat Hukumnya Bagi Para Pihak .....	48
<b>3. KASUS PT. ADAM SKYCONNECTION AIRLINES DENGAN CV. CICI QQ. DRA. LUVIDA EVIYANTI</b> .....	<b>50</b>
3.1 Perusahaan Adam Air .....	50
3.2 Kondisi Perusahaan .....	51
3.3 Duduk Perkara Yang Terjadi Antara Pemohon dan Termohon .....	55
3.4 Analisis Mengenai Kemungkinan Diajukannya Permohonan Pailit Setelah Izin Usaha Dicabut .....	57
3.5 Analisa Mengenai Perjanjian Kerjasama Antara Pemohon dan Termohon .....	62
<b>4. PENUTUP</b> .....	<b>66</b>
4.1 Kesimpulan .....	66
4.2 Saran .....	68
<b>DAFTAR REFERENSI</b> .....	<b>69</b>

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 PUTUSAN Nomor: 26/PAILIT/2008/PN.NIAGA.JKT.PST
- Lampiran 2 Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Krisis moneter yang melanda hampir diseluruh belahan dunia pada pertengahan tahun 1997 telah memporak-porandakan sendi-sendi perekonomian. Dunia usaha merupakan dunia yang paling menderita dan merasakan dampak krisis yang tengah melanda. Negara kita memang tidak sendirian dalam menghadapi krisis tersebut, namun tidak dapat dipungkiri bahwa negara kita adalah salah satu negara paling menderita dan merasakan akibatnya. Selanjutnya tidak sedikit dunia usaha yang gulung tikar, sedangkan yang masih dapat bertahan pun hidupnya menderita. Lebih jauh lagi, gejolak tersebut juga telah memberi pengaruh besar terhadap kemampuan dunia usaha untuk memenuhi kewajiban pembayaran mereka kepada para kreditor. Keadaan ini pada gilirannya telah melahirkan akibat berantai, yang apabila tidak segera diselesaikan akan menimbulkan dampak yang lebih luas lagi. Tidak hanya dalam kelangsungan usaha dan segi-segi ekonomi pada umumnya, tetapi juga kepada masalah ketenagakerjaan dan aspek-aspek sosial lainnya.

Dalam rangka penyelesaian akibat-akibat dari gejolak moneter yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997, khususnya terhadap masalah utang-piutang di kalangan dunia usaha nasional. Penyelesaian yang cepat mengenai masalah ini akan sangat membantu dalam mengatasi situasi yang tidak menentu di bidang perekonomian.

Upaya penyelesaian masalah utang-piutang dunia usaha perlu segera diberi kerangka hukum agar perusahaan-perusahaan dapat segera beroperasi dengan normal. Dengan demikian, selain aspek ekonomi berjalan kembali, kegiatan ekonomi juga akan mengurangi tekanan social yang disebabkan oleh hilangnya banyak lapangan kerja dan kesempatan kerja.

Pada tataran yang lebih spesifik, suatu perusahaan juga memiliki daur hidup perusahaan (*corporate life cycle*). Jika perusahaan dilihat sebagai organisasi yang memiliki kehidupan (*living organism*), maka ia tidak hanya sebagai sekedar



pencetak laba tetapi perusahaan juga tidak dapat melepaskan diri dengan apa yang disebut sebagai fenomena daur kehidupan (*lifecycles*). Dengan demikian, suatu perusahaan dalam hal ini perseroan terbatas sebagai subyek hukum akan analog dengan subyek hukum manusia, yakni mengalami proses kelahiran, pertumbuhan, kedewasaan, dan pada akhirnya mengalami kematian.<sup>1</sup>

Perseroan Terbatas selaku penerima dana (debitor), disebabkan oleh sesuatu dan lain hal dapat gagal di dalam kegiatan usahanya sehingga menjadi tidak mampu untuk melunasi atau membayar hutang-hutangnya kepada para kreditor, atau dapat juga disebut cidera janji atau wanprestasi. Untuk mengatasi masalah debitor berhenti membayarnya atau tidak mampu melunasi hutang-hutangnya, didasarkan karena Indonesia merupakan negara hukum, segala permasalahan harus dapat diselesaikan melalui jalur-jalur hukum. Salah satu cara untuk menyelesaikan utang-piutang dengan jalur hukum antara lain melalui perdamaian, alternatif penyelesaian sengketa (*alternative dispute resolution/ADR*), penundaan kewajiban membayar utang, dan kepailitan.

Hukum pada dasarnya berfungsi untuk melindungi kepentingan manusia. Hal itu disebabkan dalam setiap kehidupan dan setiap hubungan hukum, para pihak yang terkait mempunyai kepentingannya masing-masing. Kepentingan dimaksud adakalanya bersamaan, berbeda atau bahkan bertentangan. Dalam hal kepentingan tersebut bersamaan barangkali tidak akan menimbulkan masalah dalam kehidupan atau hubungan hukum tersebut. Demikian pula dalam hal kepentingannya berbeda, tetapi tidak dipertentangkan atau tidak dipersoalkan. Mungkin menimbulkan masalah dalam hal kepentingan tersebut bertentangan dan dimunculkan ke permukaan sehingga menimbulkan suatu konflik kepentingan. Apabila tidak ada pengaturannya, konflik kepentingan tersebut dapat mengganggu stabilitas kehidupan atau stabilitas hubungan hukum yang bersangkutan, karena masing-masing pihak akan mempertahankan atau membela kepentingannya masing-masing.

Untuk mengantisipasi adanya kecenderungan dunia usaha yang bangkrut yang akan berakibat pula pada tidak dapat dipenuhinya kewajiban-kewajiban yang sudah jatuh tempo, maka pemerintah melakukan perubahan-perubahan yang

---

<sup>1</sup> Hadi Subhan, **Hukum Kepailitan** (Jakarta: Kencana Prenada Media Group), 2008, hal. 51.

cukup signifikan dalam peraturan perundang-undangan, salah satunya adalah dengan merevisi Undang-Undang Kepailitan yang ada.<sup>2</sup>

Pailit merupakan suatu keadaan dimana debitor tidak mampu untuk melakukan pembayaran-pembayaran terhadap utang-utang dari para kreditornya. Keadaan tidak mampu membayar lazimnya disebabkan karena kesulitan kondisi keuangan (*financial distress*) dari usaha debitor yang telah mengalami kemunduran. Sedangkan kepailitan merupakan putusan pengadilan yang mengakibatkan sita umum atas seluruh kekayaan debitor pailit, baik yang telah ada maupun yang akan ada di kemudian hari. Pengurusan dan pemberesan kepailitan dilakukan oleh kurator di bawah pengawasan hakim pengawas dengan tujuan utama menggunakan hasil penjualan harta kekayaan tersebut untuk membayar seluruh utang debitor pailit tersebut secara proporsional (*prorate parte*) dan sesuai dengan struktur kreditor.<sup>3</sup>

Kepailitan secara apriori dianggap sebagai kegagalan yang disebabkan karena kesalahan dari debitor dalam menjalankan usahanya sehingga menyebabkan utang tidak mampu dibayar. Oleh karena itu, kepailitan sering diidentikan sebagai penggelapan terhadap hak-hak yang seharusnya dibayarkan terhadap kreditor.

Kepailitan merupakan suatu jalan keluar yang bersifat komersial untuk keluar dari persoalan utang piutang yang menghimpit seorang debitor, dimana debitor tersebut sudah tidak mempunyai kemampuan lagi untuk membayar utang-utang tersebut kepada para kreditornya. Sehingga, bila keadaan ketidakmampuan untuk membayar kewajiban yang telah jatuh tempo tersebut disadari oleh debitor, maka langkah untuk mengajukan permohonan penetapan status pailit terhadap dirinya (*voluntary petition for self bankruptcy*) menjadi suatu langkah yang memungkinkan, atau penetapan status pailit oleh pengadilan terhadap debitor tersebut bila kemudian ditemukan bukti bahwa debitor tersebut memang telah

---

<sup>2</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Wijaya, **Seri Hukum Bisnis Kepailitan** (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada), 2004, hal. 1.

<sup>3</sup> Hadi Shubhan, Op.Cit, hal. 1.

tidak mampu lagi membayar utangnya yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih (*involuntary petition for bankruptcy*).<sup>4</sup>

Tujuan-tujuan dari hukum kepailitan (*bankruptcy law*) itu sendiri, adalah<sup>5</sup>:

1. Menjamin pembagian harta yang sama terhadap harta kekayaan debitor di antara para kreditornya;
2. Mencegah agar debitor tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat merugikan kepentingan para kreditor;
3. Memberikan perlindungan kepada debitor yang beritikad baik dari para kreditornya, dengan cara memperoleh pembebasan utang.

Pada kasus kepailitan yang terjadi pemohon dan termohon melakukan perjanjian kerjasama “Antar Jemput Crew” dan menyetujui jangka waktu perjanjian kerjasama ini berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak. Akan tetapi kerjasama ini tidak berjalan mulus sebagaimana diharapkan pemohon, dimana termohon yang merupakan salah satu perusahaan swasta yang memberikan pelayanan atau jasa penerbangan, ternyata armada pesawat terbang yang dioperasikannya beberapa kali telah mengalami musibah, baik yang menimbulkan kematian maupun luka-luka pada para penumpangnya di beberapa lokasi di Indonesia. Hal ini telah menunjukkan bahwa termohon telah lalai dan tidak berhati-hati dalam menjalankan usahanya, yang sangat beresiko tinggi.

Selain itu izin usaha penerbangan (*Operation Specification*) termohon dicabut oleh pemerintah, sehingga termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara. Hal ini dikarenakan termohon telah lalai dan tidak berhati-hati dalam menjalankan usahanya yang sangat beresiko tinggi.

Perjanjian kerjasama yang terjadi antara pemohon dan termohon juga sepatutnya berakhir karena obyek kerjasama antara pemohon dan termohon sudah tidak ada. Pilihan untuk menempuh upaya hukum kepailitan tersebut tentunya didasarkan oleh adanya kepercayaan dan keyakinan yang besar bahwa tujuan,

---

<sup>4</sup> Ricardo Simanjuntak, “Esensi Pembuktian Sederhana dalam Kepailitan”, Dalam: Emmy Yuhassarie (ed), **Undang-Undang Kepailitan dan Perkembangannya** (Jakarta: Pusat Pengkajian Hukum), 2005, hal. 55-56.

<sup>5</sup> Louis E. Levinthal, “The Early History of Bankruptcy Law”, Dalam: Sutan Remy Sjahdeini (ed), **Hukum Kepailitan Memahami Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan** (Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti), 2009, hal. 28.

dasar, ketentuan-ketentuan dan azas-azas yang terkandung di dalam hukum kepailitan dapat menjamin dan/atau memberikan kepastian hukum pengembalian pinjaman atau piutang pemohon. Dikarenakan alasan yang demikian maka penulis tertarik untuk membahas lebih jauh lagi dalam penelitian yang berjudul **“Pengajuan Kepailitan Setelah Adanya Pencabutan Izin Usaha Study Kasus PT. Adam Sky Connection Airlines.”**

### **1.2 Pokok Permasalahan**

1. Apakah memungkinkan untuk mengajukan permohonan pailit setelah izin usaha dicabut?
2. Bagaimana dengan perjanjian kerjasama antara pemohon dan termohon dalam proses kepailitan?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Memberikan gambaran apakah dimungkin diajukannya permohonan pailit setelah izin usaha dicabut.
2. Memberikan gambaran mengenai perjanjian kerjasama yang terjadi antara pemohon dan termohon dalam proses kepailitan dan apakah masih dimungkinkan bagi pemohon untuk menagih utang kepada termohon sedangkan izin usaha termohon telah dicabut oleh pemerintah.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Untuk mengetahui apakah dimungkinkan diajukannya permohonan pailit setelah izin usaha dicabut.
2. Untuk mengetahui mengenai perjanjian kerjasama yang terjadi antara pemohon dan termohon dalam proses kepailitan, apakah masih dimungkinkan bagi pemohon untuk menagih utang kepada termohon sedangkan izin usaha termohon telah dicabut oleh pemerintah.

### **1.5 Kerangka Teori**

Kebangkrutan adalah suatu keadaan perusahaan yang mengalami deteriorasi adaptasi perusahaan dengan lingkungannya yang sampai membawa akibat pada rendahnya kinerja untuk jangka waktu tertentu yang berkelanjutan

yang pada akhirnya menjadikan perusahaan tersebut kehilangan sumber daya dan dana yang dimiliki sebagai akibat dari gagalnya perusahaan melakukan pertukaran yang sehat antara keluaran (*output*) yang dihasilkan dengan masukan (*input*) baru yang harus diperoleh.<sup>6</sup>

Philip Kotler dan Hermawan Kartajaya mengategorikan empat kategori perusahaan dalam kaitan dengan kinerja perusahaan tersebut apakah akan menuju pada kebangkrutan perusahaan ataukah bisa menjadi perusahaan yang *sustainable* (berkelanjutan).<sup>7</sup> Terdapat banyak perusahaan di Asia yang tergolong *bubble*. Sebelum terjadi krisis, perusahaan-perusahaan ini umumnya kurang fokus sehingga pengembangan bisnisnya secara membabi buta, sering memasuki sektor yang bukan menjadi keahliannya atau tidak memiliki daya saing asset yang kuat. Perusahaan ini umumnya percaya dan senang menciptakan utang keuangan yang besar dalam membiayai pengembangan usaha mereka.

Perusahaan agresif merupakan perusahaan-perusahaan yang menikmati daya saing global yang kuat tetapi menghadapi masalah keuangan akibat serangan krisis keuangan di Asia, berkaitan dengan pembiayaan yang agresif melalui utang atau manajemen keuangan yang tidak hati-hati. Perusahaan konservatif adalah perusahaan yang kondisi keuangannya relatif baik selama krisis Asia, meskipun mereka sebenarnya lemah dalam daya saing pasar. Ada dua jenis perusahaan yang tergolong konservatif. Pertama, terdiri dari perusahaan-perusahaan yang mengalami kejatuhan keuntungan sebagai akibat dari krisis. Kedua, terdiri dari perusahaan-perusahaan yang secara relatif konservatif secara keuangan sebelum krisis.<sup>8</sup>

Perusahaan *sustainable* adalah perusahaan yang memiliki daya saing global yang kuat dan manajemen keuangan yang baik. Perusahaan ini sesungguhnya adalah perusahaan yang tidak hanya menikmati keunggulan posisinya, melainkan mereka secara terus menerus memeriksa lingkungan bisnisnya untuk mengeksplorasi peluang-peluang lainnya yang akan memperkuat

---

<sup>6</sup> Suwarno Muhammad, **Strategi Penyehatan Perusahaan: Generik dan Kontekstual** (Yogyakarta: Ekonisia), 2001, hal. 5.

<sup>7</sup> Philip Kotler dan Hermansyah Kartajaya, **Se-positioning Asia: From Bubble To Sustainable Economy**, Terjemahan oleh David Octarevia (Jakarta: Salemba Empat), 2001, Hal. 157-158.

<sup>8</sup> **Ibid**, Hal. 168.

keunggulan posisinya yang telah ada, dan secara terus menerus pula meningkatkan diri mereka secara internal.<sup>9</sup>

Kebangkrutan merupakan kesulitan keuangan yang sangat parah hingga perusahaan tidak mampu untuk menjalankan operasi perusahaan dengan baik. Sedangkan kesulitan keuangan (*financial distress*) adalah kesulitan keuangan atau likuiditas yang mungkin sebagai awal kebangkrutan. Dalam teori keuangan perusahaan yang lazim dikenal pada manajemen keuangan membedakan kesulitan keuangan perusahaan menjadi:<sup>10</sup>

1. *Economic Failure*, yang berarti bahwa pendapatan perusahaan tidak dapat menutup biaya total, termasuk biaya modal.
2. *Business Failure*, merupakan suatu usaha dapat diklasifikasikan sebagai gagal meskipun tidak melalui kebangkrutan secara normal. Juga suatu usaha dapat menghentikan atau menutup usahanya tetapi tidak dianggap sebagai gagal.
3. *Technical Insolvency*. Sebuah perusahaan dapat dinilai bangkrut apabila tidak memenuhi kewajibannya yang jatuh tempo. *Technical insolvency* ini mungkin menunjukkan kekurangan likuiditas yang sifatnya sementara di mana pada suatu waktu perusahaan dapat mengumpulkan untuk memenuhi kewajibannya dan tetap hidup.
4. *Insolvency in Bankruptcy*. Hal ini merupakan suatu keadaan yang lebih serius dila dibandingkan dengan *technical insolvency*, sebab pada umumnya hal ini merupakan pertanda dari *economic failure* yang mengarah ke likuidasi suatu usaha. Sebuah perusahaan dikatakan *insolvency bankruptcy* bilamana nilai buku dari total kewajiban melebihi nilai pasar dari asset perusahaan.
5. *Legal Bankruptcy*. Kepailitan ini adalah putusan kepailitan yang dijatuhkan oleh pengadilan sesuai dengan undang-undang karena mengalami tahapan-tahapan kesulitan keuangan tersebut diatas.

Korporasi yang mengalami kesulitan likuiditas, bisa dibedakan dalam berbagai macam kondisi. Keempat kondisi tersebut adalah, untuk kondisi pertama, dimana kondisi perusahaan sebetulnya *profitable* akan tetapi, struktur permodalannya bermasala, misalnya utangnya yang melebihi modal disetor.

<sup>9</sup> *Ibid*, Hal. 175-176.

<sup>10</sup> Bank Indonesia, **Penerapan Z-score Untuk memprediksi Kesulitan Keuangan dan Kebangkrutan Perbankan Indonesia** (Jakarta: Bank Indonesia), 1999, Hal. 6-7.

Kondisi korporasi yang kedua, dimana korporasi telah dikelola sesuai dengan prinsip *good corporate governance* akan tetapi nilai asset lebih rendah daripada utang, maka perseroan ini dapat diatur kembali dengan struktur capital baru, yang diharapkan nilai asset akan sama dengan utang dan diharapkan utang-utang tersebut akan dipenuhi.

Kondisi korporasi yang ketiga, dimana korporasi berpotensi untuk untung akan tetapi dikelola secara buruk oleh tim manajemen. Adapun kondisi perusahaan yang keempat adalah perusahaan yang sudah tidak mampu lagi memenuhi kewajibannya serta nilai asset lebih kecil daripada jika nilai *going concern*, dan terhadap korporasi seperti ini maka satu-satunya jalan adalah dilakukan likuidasi melalui lembaga kepailitan.

Hakikat tujuan adanya kepailitan adalah proses yang berhubungan dengan pembagian harta kekayaan dari debitor terhadap para kreditornya. Kepailitan ini merupakan jalan keluar untuk proses pendistribusian harta kekayaan debitor yang nantinya merupakan boedel pailit secara pasti dan adil.

Dimensi keadilan dari proses kepailitan adalah terletak pada dilindunginya kepentingan dari kedua belah pihak baik para kreditor pailit maupun debitor pailit.<sup>11</sup> Apabila perseroan terbatas yang merupakan pelaku utama dalam perekonomian terjadi permasalahan-permasalahan berkaitan dengan peranannya tersebut, maka akan cukup menggoncangkan perekonomian negara. Permasalahan-permasalahan itu antara lain adalah persoalan ketidakmampuan perseroan untuk meneruskan kegiatan usahanya. Ketidakmampuan perseroan dalam meneruskan usahanya akan memiliki implikasi yang luas seperti kemampuan untuk membayar kembali utang-utang perseroan, kemampuan untuk menghasilkan profit yang merupakan darah dari kehidupan dan keberlangsungan perseroan, serta kemampuan untuk mempertahankan eksistensi perseroan itu sendiri.<sup>12</sup>

Disamping kepailitan terhadap perseroan terbatas, juga diperlukan suatu lembaga sebagai jalan lain dari putusan kepailitan perusahaan. Lembaga yang bisa digunakan sebagai lembaga alternatif dari kepailitan perusahaan adalah lembaga

---

<sup>11</sup> Sesuai dengan penjelasan umum Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

<sup>12</sup> Hadi Subhan, **Op.Cit.**, Hal. 60.

restrukturisasi perusahaan. Tujuan utama dari restrukturisasi secara teoritis adalah mempertahankan perseroan selaku debitor untuk dapat terus menjalankan usahanya sebagai suatu *going concern* dengan memberikan kesempatan kepada perusahaan yang memiliki utang kepada kreditor-kreditor yang telah dapat ditagih dan belum dapat membayar tetapi usahanya memiliki prospek yang baik, untuk memperoleh kelonggaran waktu yang wajar dari kreditor-kreditornya itu guna dapat melunasi utang-utangnya, baik dengan atau tanpa memperbarui syarat-syarat perjanjian kredit, yang merupakan upaya alternatif dari penyelesaian utang melalui kepailitan.

Apabila proses restrukturisasi perseroan mengalami jalan buntu, maka jalan keluarnya adalah kepailitan. Dengan demikian, pada prinsipnya kepailitan perseroan terbatas adalah upaya terakhir yang dilakukan untuk menyelesaikan problem perseroan yang berkait dengan kebangkrutan perseroan terbatas tersebut.

Sutan Remy Sjahdeini menyatakan bahwa kepailitan seyogianya hanya merupakan *ultimum remedium*.<sup>13</sup> Ricardo Simanjuntak menyatakan bahwa kepailitan khususnya *corporate insolvency* sebenarnya merupakan *exit from financial distress*, jadi merupakan suatu jalan keluar dari persoalan yang membelit secara financial sudah tidak bias lagi terselesaikan.<sup>14</sup>

Prinsip *commercial exit from financial distress* dari kepailitan sekaligus juga memberikan makna bahwa kepailitan adalah merupakan solusi dari masalah penyelesaian utang debitor yang sedang mengalami kebangkrutan dan bukan sebaliknya bahwa kepailitan justru digunakan sebagai pranata hukum untuk membangkrutkan suatu usaha. Prinsip ini merupakan prinsip yang ditemukan dalam kepailitan perseroan terbatas. Secara teoritis, kepailitan perseroan terbatas harus dibedakan dengan kebangkrutan perseroan terbatas, pembubaran perseroan terbatas, dan likuidasi perseroan terbatas. Kebangkrutan perseroan terbatas adalah suatu keadaan dimana perusahaan mengalami deteriorasi adaptasi perusahaan dengan lingkungannya yang sampai membawa akibat pada rendahnya kinerja untuk jangka waktu tertentu yang berkelanjutan yang pada akhirnya menjadikan perusahaan tersebut kehilangan sumber daya dan dana yang dimiliki sebagai

---

<sup>13</sup> Sutan Remy Sjahdeini, **Hukum Kepailitan: Memahami *Faillissementsveordering* Juncto Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998** (Jakarta: Grafiti), 2002, hal. 319.

<sup>14</sup> Ricardo Simanjuntak, **Op.Cit**, hal. 30.

akibat dari gagalnya perusahaan melakukan pertukaran yang sehat antara keluaran (*output*) yang dihasilkan dengan masukan (*input*) baru yang harus diperoleh.

Pembubaran perseroan terbatas (*winding up*) adalah merupakan suatu langkah hukum yang diambil terhadap suatu badan hukum perseroan terbatas atas alasan-alasan hukum tertentu, antara lain, jangka waktu berdiri dari perseroan terbatas tersebut telah berakhir ataupun alasan-alasan hukum ataupun alasan komersial yang mengharuskan badan hukum tersebut dibubarkan, baik melalui RUPS dan/atau melibatkan peran pengadilan negeri dimana kemudian untuk melakukan pengurusan dan pemberesan harta badan hukum dlikuidasi tersebut diangkatlah tim likuidator yang bertanggung jawab kepada RUPS ataupun otoritas yang menaungi usaha yang dijalankan oleh badan hukum tersebut.<sup>15</sup>

Elips dalam Kamus Hukum Ekonominya mengartikan *liquidation* sebagai pembubaran perusahaan diikuti dengan proses penjualan harta perusahaan, penagihan piutang, pelunasan utang, serta penyelesaian sisa harta atau utang antara pemegang saham.<sup>16</sup>

Dari teori dan ketentuan pembubaran dan likuidasi perseroan terbatas tersebut, maka secara jelas ada perbedaan antara pembubaran dengan likuidasi. Likuidasi merupakan tindakan atau langkah pemberesan asset. Sedangkan pemberesan asset merupakan langkah yang dilakukan tidak saja terhadap badan hukum yang telah dibubarkan diluar kepailitan tetapi juga merupakan langkah pemberesan asset yang dilakukan terhadap debitor yang telah dinyatakan pailit. Hanya terjadi perbedaan pengaturan norma antara likuidasi dalam pembubaran perseroan terbatas secara umum dengan likuidasi dalam kepailitan. Likuidasi dalam pembubaran perseroan terbatas secara umum dilakukan oleh likuidator yang tunduk pada UU Perseroan Terbatas, sedangkan likuidasi dalam kepailitan dilakukan oleh kurator yang tunduk pada UU Kepailitan.

Kepailitan itu sendiri merupakan pelaksanaan lebih lanjut dari prinsip *paritas creditorium* dan prinsip *pari passu prorata parte* dalam rezim hukum harta kekayaan (*Vermogensrechts*).<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Ricardo Simanjuntak, Kepailitan dan Likuidasi (Studi Kasus: BPPN vs PT. Muara Alas Prima), Dalam Valerie Selvie Sinaga (ed.), **Analisa Putusan Kepailitan Pada Pengadilan Niaga Jakarta** (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Khatolik Atmajaya), 2005, hal. 185.

<sup>16</sup> Elips, **Kamus Hukum Ekonomi Elips** (Jakarta: Proyek Elips), 1997, hal. 105.

<sup>17</sup> Hadi Subhan, **Op.Cit**, hal. 3.

Prinsip *paritas creditorium* berarti bahwa semua harta kekayaan debitor baik yang berupa barang bergerak ataupun barang tidak bergerak maupun harta yang sekarang telah dipunyai debitor dan barang-barang di kemudian hari akan dimiliki debitor terikat kepada penyelesaian kewajiban debitor.<sup>18</sup> Prinsip ini dibuat di dalam system hukum perdata di Indonesia. Hal itu termuat di dalam Pasal 1131 KUHPerdata yang menyatakan bahwa segala kebendaan si berutang, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada di kemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan. Selain itu rumusan dalam Pasal 1131 KUHPerdata menunjukkan bahwa setiap tindakan yang dilakukan seseorang dalam lapangan harta kekayaan selalu akan membawa akibat terhadap harta kekayaannya, baik yang bersifat menambah jumlah harta kekayaan (kredit), maupun yang nantinya akan mengurangi jumlah harta kekayaan (debit). Demikianlah harta kekayaan setiap orang akan selalu berada dalam keadaan yang dinamis dan selalu berubah-ubah dari waktu ke waktu. Setiap perjanjian dibuat maupun perikatan yang terjadi dapat mengakibatkan harta kekayaan seseorang bertambah atau berkurang.<sup>19</sup>

Sedangkan prinsip *pari passu prorata parte* berarti bahwa harta kekayaan tersebut merupakan jaminan bersama untuk para kreditor dan hasilnya harus dibagikan secara proporsional antara mereka, kecuali apabila antara para kreditor itu ada yang menurut undang-undang harus didahulukan dalam menerima pembayaran tagihannya.<sup>20</sup> Prinsip ini termuat di dalam pasal 1132 KUHPerdata yang menyatakan bahwa kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya; pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangannya, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan. Jika dalam hubungan hukum harta kekayaan tersebut, seseorang memiliki lebih dari satu kewajiban yang harus dipenuhi terhadap lebih dari satu orang yang berhak atas pemenuhan kewajiban tersebut, maka pasal 1132

---

<sup>18</sup> Kartini Mulyadi, "Kepailitan dan Penyelesaian Utang Piutang", dalam: Rudhi A. Lontoh (ed), **Penyelesaian Utang Piutang Melalui Pailit atau Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang** (Bandung: Alumni), 2001, hal. 168.

<sup>19</sup> Kartini Mulyadi, "Kreditor Preferens dan Kreditor Separatis dalam Kepailitan", Dalam: Emmy Yuhassarie (ed), **Undang-Undang Kepailitan dan Perkembangannya** (Jakarta: Pusat Pengkajian Hukum), 2005, hal. 164.

<sup>20</sup> **Op.Cit.**

KUHPerdata menentukan bahwa setiap pihak atau kreditor yang berhak atas pemenuhan perikatan, haruslah mendapat pemenuhan perikatan dari harta kekayaan pihak yang berkewajiban (debitor) tersebut secara<sup>21</sup>:

1. *Pari passu*, yakni secara bersama-sama memperoleh pelunasan, tanpa ada yang didahulukan,
2. *Pro rata*, yakni proporsional yang dihitung berdasarkan pada besarnya piutang masing-masing dibandingkan terhadap piutang mereka secara keseluruhan, terhadap seluruh harta kekayaan debitor tersebut.

Dalam peraturan perundangan yang lama yakni dalam *Ferordening Vaillissements* (FV) maupun Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998 tentang Kepailitan tidak diatur secara khusus, namun pada Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 yaitu Undang-Undang tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang dalam penjelasannya menyebutkan bahwa keberadaan undang-undang ini mendasarkan pada sejumlah asas-asas kepailitan yakni<sup>22</sup>:

1. Asas Keseimbangan

Undang-undang ini mengatur beberapa ketentuan yang merupakan perwujudan dari asas keseimbangan, yaitu di satu pihak, terdapat ketentuan yang dapat mencegah terjadinya penyalahgunaan pranata dan lembaga kepailitan oleh debitor yang tidak jujur. Dilain pihak terdapat ketentuan yang dapat mencegah terjadinya penyalahgunaan pranata dan lembaga kepailitan oleh kreditor yang tidak beritikad baik.

2. Asas Kelangsungan Usaha

Dalam undang-undang ini, terdapat ketentuan yang memungkinkan perusahaan debitor yang prospektif tetap dilangsungkan.

3. Asas Keadilan

Dalam kepailitan asas keadilan mengandung pengertian, bahwa ketentuan mengenai kepailitan dapat memenuhi rasa keadilan ini untuk mencegah terjadinya kesewenangan-wenangan pihak penagih yang mengusahakan pembayaran atas tagihan masing-masing terhadap debitor, dengan tidak mempedulikan kreditor lainnya.

---

<sup>21</sup> **Op.Cit.**

<sup>22</sup> Diatur di dalam penjelasan umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

#### 4. Asas Integrasi

Asas integrasi dalam undang-undang ini mengandung pengertian bahwa system hukum formil dan hukum materilnya merupakan satu kesatuan yang utuh dari sistem hukum perdata dan hukum acara perdata internasional.

### 1.6 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam upaya pengumpulan data atau bahan merupakan suatu syarat penting dalam suatu penulisan karya tulis yang bersifat ilmiah, yang kemudian akan dipergunakan sebagai bahan dari penulisan materi tersebut.

Adapun dalam penelitian ini, metode penelitian yang dipergunakan adalah:

#### 1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian hukum normatif, karena bahwa penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Oleh karena itu, tipe penelitian ini adalah normatif yang berkaitan dengan prinsip-prinsip dan norma hukum kepailitan dalam hukum kepailitan di Indonesia.<sup>23</sup>

#### 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis yaitu penelitian dimana pengetahuan atau teori tentang obyek yang sudah ada dan ingin memberikan gambaran tentang obyek penelitian, dalam hal ini memberikan gambaran yang sebenarnya yang terjadi di dalam praktek (pada kasus PT. Adam Skyconnection Airlines) dan menganalisisnya dengan ketentuan yang berlaku mengenai kepailitan (Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang).

#### 3. Data

##### a. Sumber Data

Data yang digunakan untuk penulisan ilmiah ini adalah data primer dan data sekunder.

---

<sup>23</sup> Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum** (Jakarta: Prenada Media), 2005, hal. 35.

1) Data Primer

Adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya yaitu dari hasil wawancara penulis dengan pengacara termohon (C.V. CICI qq. Dra. Luvida Eviyanti).

2) Data Sekunder

Adalah merupakan data yang diperoleh dari suatu sumber yang sudah dikumpulkan oleh pihak lain, baik melalui bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Dalam penulisan ini data sekunder yang digunakan adalah:

a) Bahan Hukum Primer

Merupakan bahan-bahan hukum yang mengikat, dalam hal ini penulis menggunakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tema penelitian yaitu Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

b) Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Dalam penulisan ilmiah ini, penulis juga menggunakan buku-buku ilmiah, bahan-bahan kuliah, artikel-artikel baik dari majalah, surat kabar maupun dari internet yang berkaitan dengan kepailitan.

4. Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan analisis data secara kualitatif. Data primer dan data sekunder yang diperoleh akan dikemukakan dan dianalisis lebih mendalam untuk memperoleh jawaban dari masalah yang akan diteliti.<sup>24</sup>

5. Pengambilan Kesimpulan

Metode yang digunakan dalam mengambil kesimpulan adalah metode yang bersifat deduktif yaitu suatu metode yang membahas hal-hal yang bersifat

---

<sup>24</sup> Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum** (Jakarta: UI Press), 1984, hal. 255.

umum (teori-teori, ilmu hukum dan peraturan perundang-undangan) dan dibandingkan dengan data yang bersifat khusus (empiris dan praktek).

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan ilmiah ini, penulis membagi menjadi lima bab. Adapun pembagian ini dimaksudkan untuk memberi kemudahan dalam pembahasan topik, sehingga analisis dan uraian di dalam penulisan ilmiah ini tersusun dengan baik.

Bab I atau yang biasa disebut sebagai bab pendahuluan ini akan diuraikan mengenai latar belakang, pokok permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka teori dan sistematika penulisan.

Bab II akan dibahas mengenai kepailitan pada perusahaan penerbangan, yang mana akan membahas mengenai kepailitan secara umum baik dari segi prinsip-prinsip umum yang berkaitan dengan kepailitan dan hal-hal yang berkaitan dengan kepailitan pada perusahaan penerbangan.

Bab III di dalam bab ini akan diuraikan mengenai kasus PT. Adam Skyconnection Airlines dengan CV. CICI qq. Dra. Luvida Eviyanti. Di dalam bab ini akan dibahas mengenai perusahaan PT. Adam Skyconnection Airlines, kondisi perusahaan, duduk perkara yang terjadi antara pemohon dan termohon serta analisis mengenai kemungkinan diajukannya permohonan pailit setelah izin usaha dicabut dan analisa mengenai perjanjian kerjasama antara pemohon dan termohon dalam proses kepailitan

Bab IV adalah bab penutup, dimana akan diuraikan mengenai kesimpulan dari hasil pembahasan dan analisa yang dilakukan oleh penulis tentang pokok permasalahan yang dikemukakan serta saran yang berkaitan dengan permasalahan.

## **BAB 2**

### **KEPAILITAN PADA PERUSAHAAN PENERBANGAN**

#### **2.1 Pengertian Kepailitan**

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang menetapkan bahwa pengertian kepailitan adalah sita umum atas semua kekayaan debitor pailit yang pengurusan dan pemberesannya dilakukan oleh kurator di bawah pengawasan Hakim Pengawas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.

Kepailitan disini pada prinsipnya ditujukan untuk kepentingan semua kreditornya secara bersama-sama, yang memiliki piutang pada saat debitor dinyatakan pailit. Dengan dinyatakan pailit maka debitor demi hukum kehilangan haknya untuk berbuat bebas atas semua harta benda yang menjadi miliknya, begitu pula hak untuk mengurusnya. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah sitaan dan eksekusi oleh seorang kreditor atau lebih secara perseorangan, karena sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 1 diatas mengenai hak pengurusan harta debitor pailit berada pada kurator.

Dasar dari hukum kepailitan adalah Pasal 1131 dan Pasal 1132 KUHPerdara, yang mana Pasal 1131 KUHPerdara berbunyi:

“Segala kebendaan si berutang, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada di kemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan.”

Dari ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa debitor bertanggung jawab terhadap utang-utangnya. Tanggung jawab tersebut dijamin dengan harta yang ada dan yang akan ada dikemudian hari, baik harta bergerak maupun yang tidak bergerak. Ketentuan ini didasarkan kepada asas tanggung jawab terhadap utang. Asas ini diperlukan dalam upaya memberikan rasa tanggung jawab kepada para debitor supaya melaksanakan kewajibannya dan tidak merugikan kreditornya. Selain itu asas ini juga dimaksudkan untuk melindungi kepentingan kreditor, supaya seimbang dengan hak yang sudah diberikan kepada debitor yaitu mendapatkan pinjaman berupa uang. Dengan adanya ketentuan dan asas demikian,

maka setiap debitor harus menyadari bahwa perbuatannya meminjam uang kepada kreditor yang berakibat yang bersangkutan mempunyai utang, dijamin dengan segala kebendaannya baik yang ada maupun yang akan ada dikemudian hari, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak. Oleh karena itu, yang bersangkutan harus menyadari pula apabila kewajibannya membayar utang tidak dilakukan pada waktunya, maka segala kebendaannya akan disita melalui proses kepailitan.<sup>1</sup>

Pasal 1132 KUHPerdara menyatakan:

“Kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya; pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangannya, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan.”

Pasal 1132 KUHPerdara menentukan beberapa hal dalam hubungan dengan utang piutang yaitu:<sup>2</sup>

1. Apabila debitor tidak melaksanakan kewajibannya, kebendaan tersebut akan dijual;
2. Hasil penjualan dibagikan kepada kreditor berdasarkan besar kecilnya piutang (asas keseimbangan);
3. Terdapat kreditor yang didahulukan dalam memperoleh bagiannya (kreditor preferen dan kreditor separatis).

Asas yang terkandung dalam Pasal 1131 dan Pasal 1132 KUHPerdara pada intinya adalah memberikan jaminan kepastian bahwa apabila debitor tidak membayar utang dimilikinya maka kreditor berhak atas setiap bagian harta debitor untuk pelunasan atas piutangnya, dan menetapkan bahwa semua kreditor memiliki hak yang sama atas harta benda milik debitor tersebut, kecuali ada alasan untuk didahulukan. Sehingga dapat dikatakan bahwa Pasal 1131 dan Pasal 1132 KUHPerdara merupakan dasar filosofis dari adanya pengaturan mengenai kepailitan.

Penerapan pasal tersebut secara konvensional (di luar konteks kepailitan) masih dapat diterima sejauh harta kekayaan debitor cukup untuk melunasi semua

---

<sup>1</sup> Man S. Sastrawidjaja, **Hukum Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang** (Bandung: PT. Alumni), 2006, hal. 75.

<sup>2</sup> **Ibid**, hal. 75-76.

utangnya kepada kreditor, malah tidak ada artinya apabila kreditor yang satu adalah kreditor preferen atau konkuren. Namun sebaliknya, apabila harta debitor ternyata tidak cukup untuk melunasi seluruh utangnya, maka kemungkinan yang terjadi adalah kreditor akan berlomba untuk mendapatkan bagian dari hasil penjualan harta debitor demi pembayaran piutangnya dan dapat dipastikan apabila hal ini terjadi maka akan adanya kreditor yang sama sekali tidak mendapat pembayaran atas piutangnya karena kalah cepat dari kreditor lain. Jelas kondisi ini akan menimbulkan ketidakadilan, maka untuk mencegah hal ini atau dengan kata lain untuk melaksanakan ketentuan Pasal 1132 KUHPerdara secara adil maka diperlukanlah lembaga hukum kepailitan.

Menurut Sri Redjeki Hartono, lembaga kepailitan pada dasarnya mempunyai dua fungsi, yaitu:<sup>3</sup>

1. Kepailitan sebagai lembaga pemberi jaminan kepada kreditornya bahwa debitor tidak akan berbuat curang dan tetap bertanggung jawab atas semua utang-utangnya kepada semua kreditor-kreditornya.
2. Juga memberikan perlindungan kepada debitor terhadap kemungkinan eksekusi massal oleh kreditor-kreditornya.

Selain itu undang-undang kepailitan diperlukan untuk:<sup>4</sup>

1. Menghindarkan pertentangan apabila ada beberapa kreditor pada waktu yang sama meminta pembayaran piutangnya dari debitor;
2. Untuk menghindari adanya kreditor yang ingin mendapatkan hak istimewa, yang menuntut haknya dengan cara menjual barang milik debitor atau menguasai sendiri secara tanpa memperhatikan lagi kepentingan debitor atau kreditor lainnya;
3. Untuk menghindari adanya kecurangan-kecurangan yang dilakukan oleh debitor sendiri, misalnya debitor berusaha untuk memberi keuntungan kepada seorang atau beberapa kreditor tertentu, yang merugikan kreditor lainnya, atau debitor melakukan perbuatan curang dengan melarikan atau menghilangkan semua harta benda kekayaan debitor yang bertujuan melepaskan tanggung jawabnya terhadap para kreditor.

---

<sup>3</sup> Rahayu Hartini, **Hukum Kepailitan** (Malang: Bayu Media), 2003, hal. 10-11.

<sup>4</sup> Charamarrasjid, **Menyingkap Tabir Perseroan (Piercing The Corporate Veil) Kapita Selektu Hukum Perusahaan** (Bandung: Citra Aditya Bakti), 2000, hal. 78.

Syarat-syarat permohonan pailit sebagaimana ditentukan dalam pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Syarat adanya dua kreditor atau lebih (*concursum creditorium*)

Menurut Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan, salah satu syarat yang harus dipenuhi adalah debitor harus mempunyai dua kreditor atau lebih. Dengan demikian, undang-undang ini hanya memungkinkan seorang debitor dinyatakan pailit apabila debitor memiliki paling sedikit dua kreditor.

Rasio adanya minimal dua kreditor tersebut adalah sebagai konsekuensi dari ketentuan Pasal 1131 KUHPerdara, yaitu jatuhnya sita umum atas semua harta benda debitor itu untuk kemudian dibagi-bagikan hasil perolehannya kepada semua kreditornya sesuai dengan tata urutan tingkat kreditor sebagaimana diatur dalam undang-undang.<sup>5</sup>

Apabila debitor yang hanya memiliki seorang kreditor diperbolehkan mengajukan kepailitan terhadapnya, maka harta kekayaan debitor yang menurut ketentuan Pasal 1131 KUHPerdara merupakan jaminan utangnya tidak perlu diatur mengenai pembagian hasil penjualan harta kekayaannya. Sudah pasti seluruh hasil penjualan harta kekayaan tersebut merupakan sumber pelunasan bagi kreditor satu-satunya itu.

Di dalam UU Kepailitan tidak ditentukan bahwa permohonan pernyataan pailit harus membuktikan bahwa debitor mempunyai dua atau beberapa kreditor, namun oleh karena menurut Pasal 299 UU Kepailitan bahwa “Kecuali ditentukan lain dengan undang-undang, hukum acara perdata yang berlaku diterapkan pula terhadap Pengadilan Niaga” sedangkan dalam hukum acara perdata yang berlaku, sesuai dengan Pasal 163 HIR atau Pasal 1865 KUHPerdara ditegaskan beban wajib bukti (*burden of proof* atau *bewijlast*) dipikul oleh pemohon atau penggugat untuk membuktikan dalil (posita) gugatannya, maka pemohon pernyataan pailit harus dapat membuktikan bahwa debitor mempunyai dua atau beberapa kreditor sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Bagus Irawan, **Aspek-Aspek Hukum Kepailitan; Perusahaan; dan Asuransi** (Bandung: PT. Alumni), 2007, hal. 36-37.

<sup>6</sup> Sutan Remy Sjahdeini, **Hukum Kepailitan; Memahami Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan** (Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti), 2009, hal. 54.

Berdasarkan ketentuan Pasal 299 UU Kepailitan dan ketentuan Pasal 163 HIR dan Pasal 1865 KUHPerdara, maka pemohon pernyataan pailit harus dapat membuktikan bahwa debitor memiliki lebih dari satu kreditor dan harus dapat pula memberikan bukti-buktinya.

2. Syarat harus adanya utang

Pengertian utang menurut Pasal 1 angka 6 UU Kepailitan, yaitu:

“Utang adalah kewajiban yang dinyatakan atau dapat dinyatakan dalam jumlah uang, baik dalam mata uang Indonesia maupun mata uang asing, baik secara langsung maupun yang akan timbul di kemudian hari atau kontinjen, yang timbul karena perjanjian atau undang-undang dan yang wajib dipenuhi oleh debitor dan bila tidak dipenuhi memberi hak kepada kreditor untuk mendapat pemenuhannya dari harta kekayaan debitor.”

Dari definisi utang yang diberikan oleh UU Kepailitan, maka definisi utang harus ditafsirkan secara luas, tidak hanya meliputi utang yang timbul dari perjanjian utang piutang atau perjanjian pinjam meminjam, tetapi juga utang yang timbul karena undang-undang atau perjanjian yang dapat dinilai dengan sejumlah uang.

Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan tidak membedakan tetapi menyatukan syarat utang yang telah jatuh waktu dan utang yang telah dapat ditagih. Kedua istilah itu sebenarnya berbeda pengertian dan kejadiannya.<sup>7</sup> Utang yang telah jatuh waktu, ialah utang yang dengan lampainya waktu penjadwalan yang ditentukan di dalam perjanjian kredit itu, menjadi jatuh waktu dan karena itu pula kreditor berhak untuk menagihnya. Namun demikian, dapat terjadi bahwa sekalipun belum jatuh waktu tetapi utang itu telah dapat ditagih karena terjadi salah satu dari peristiwa-peristiwa yang disebut *events of default*. Dalam perjanjian kredit perbankan, mencantumkan klausul yang disebut *events of default clause* adalah lazim, yaitu klausul yang memberikan hak kepada bank untuk menyatakan nasabah debitor *in-default* atau cidera janji apabila salah satu peristiwa (*event*) yang tercantum dalam *events of default* itu terjadi. Terjadinya peristiwa itu bukan saja mengakibatkan nasabah debitor cidera janji, tetapi juga memberikan hak kepada bank untuk menghentikan penggunaan kredit lebih lanjut (nasabah debitor tidak berhak lagi

---

<sup>7</sup> *Ibid*, hal. 57.

menggunakan kredit yang belum digunakannya), dan seketika itu pula memberikan hak kepada bank (kreditor) untuk menagih kredit yang telah digunakan.

Utang yang telah jatuh waktu, dengan sendirinya menjadi utang yang telah dapat ditagih. Sedangkan utang yang telah dapat ditagih belum tentu merupakan utang yang telah jatuh waktu. Utang hanyalah jatuh waktu apabila menurut perjanjian kredit atau perjanjian utang-piutang telah sampai jadwal waktunya untuk dilunasi oleh debitor sebagaimana ditentukan di dalam perjanjian itu.

Pasal 1238 KUHPerdara menjelaskan mengenai cara menentukan utang telah dapat ditagih apabila di dalam perjanjian kredit tidak ditentukan waktu tertentu sebagai tanggal jatuh waktu perjanjian, karena di dalam pasal tersebut menetapkan bahwa pihak debitor dianggap lalai apabila debitor dengan surat teguran (surat somasi) telah dinyatakan lalai dan di dalam surat tersebut debitor diberi waktu tertentu untuk melunasi utangnya. Apabila setelah lewatnya jangka waktu yang ditentukan dalam surat teguran itu ternyata debitor belum juga melunasi utangnya, maka debitor dianggap lalai. Dengan terjadinya kelalaian tersebut, maka berarti utang debitor telah dapat ditagih.

Undang-Undang Kepailitan dalam Pasal 2 membedakan siapa-siapa saja yang dapat mengajukan permohonan pernyataan pailit terhadap debitor yang berbeda-beda jenisnya itu. Tergantung kepada jenis usaha debitor, yang dapat tampil sebagai pemohon pernyataan pailit adalah:

1. Debitor sendiri

Undang-undang memungkinkan seorang debitor untuk mengajukan permohonan pernyataan pailit atas dirinya sendiri. Yang mana menurut Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan mengatakan, seorang debitor dapat mengajukan permohonan pernyataan pailit terhadap dirinya (*voluntary petition*) hanya apabila terpenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Debitor mempunyai dua atau lebih kreditor (lebih dari satu kreditor), dan
- b. Debitor sedikitnya tidak membayar satu utang yang telah jatuh waktu dan telah dapat ditagih.

Dengan syarat-syarat tersebut, dapat diartikan bahwa ketika debitor mengajukan permohonan pernyataan pailit terhadap dirinya sendiri, ia harus dapat mengemukakan dan membuktikan memiliki lebih dari satu kreditor. Debitor harus membuktikan bahwa ia telah tidak membayar salah satu utang kreditornya yang telah jatuh waktu dan telah dapat ditagih.

Pasal 8 ayat (4) UU Kepailitan menentukan, “permohonan pernyataan pailit harus dikabulkan apabila terdapat fakta atau keadaan yang terbukti secara sederhana bahwa persyaratan untuk dinyatakan pailit sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 2 ayat (1) telah terpenuhi.”

Apabila permohonan pernyataan pailit diajukan oleh debitor yang berbentuk perseroan terbatas terhadap dirinya, permohonan tersebut harus diajukan dengan memenuhi ketentuan Pasal 104 UU No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Menurut Pasal 104 ayat (1) UU PT mengatakan:

“Direksi tidak berwenang mengajukan permohonan pernyataan pailit atas perseroan sendiri kepada pengadilan niaga sebelum memperoleh persetujuan RUPS dengan tidak mengurangi ketentuan sebagaimana diatur dalam undang-undang tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang”.

Selain itu dari bunyi Pasal 89 ayat (1) UU Perseroan Terbatas dapat pula diketahui bahwa permohonan pernyataan pailit yang diajukan oleh suatu perseroan terbatas terhadap dirinya hanya dapat dilakukan berdasarkan RUPS. Pasal 89 ayat (1) UU Perseroan Terbatas menentukan bahwa permohonan tersebut hanya dapat dilangsungkan jika:

“... dalam rapat paling sedikit  $\frac{3}{4}$  (tiga perempat) bagian dari jumlah seluruh saham dengan hak suara hadir atau diwakili dalam RUPS dan keputusan adalah sah jika disetujui paling sedikit  $\frac{3}{4}$  (tiga perempat) bagian dari jumlah suara yang dikeluarkan, kecuali anggaran dasar menentukan kuorum kehadiran dan/atau ketentuan tentang persyaratan pengambilan keputusan RUPS yang lebih besar.”

Dapat disimpulkan dari bunyi Pasal 8 ayat (1), bahwa dalam hal permohonan pernyataan pailit diajukan oleh debitor tidak diwajibkan bagi pengadilan untuk memanggil para kreditor dan mengingat juga ketentuan UU

Kepailitan yang tidak mengharuskan dilakukan pemberitahuan secara terbuka kepada publik mengenai pengajuan permohonan pernyataan pailit itu.<sup>8</sup>

## 2. Seorang kreditor atau lebih

Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan menentukan, disamping debitor sendiri, kreditor dapat mengajukan permohonan pernyataan pailit terhadap seorang debitor. Seorang kreditor dapat mengajukan permohonan pernyataan pailit terhadap seorang debitor hanya apabila terpenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Debitor mempunyai dua atau lebih kreditor (lebih dari satu kreditor), dan
- b. Debitor sedikitnya tidak membayar satu utang yang telah jatuh waktu dan telah dapat ditagih.

Berkenaan dengan itu, apabila hanya terhadap satu atau dua orang kreditor saja debitor tidak melunasi utangnya sedangkan kepada sebagian besar par kreditor lainnya debitor tetap memenuhi kewajiban pembayaran utang-utangnya, maka hakim pengadilan niaga harus menolak permohonan pernyataan pailit tersebut dan menyatakan agar kreditor yang bersangkutan mengajukan gugatan melalui pengadilan perdata biasa.

## 3. Kejaksaan

Dalam ketentuan Pasal 2 ayat (2) UU Kepailitan, Jaksa Penuntut Umum dapat mengajukan permohonan kepailitan demi untuk kepentingan umum.

Menurut Peter kepentingan umum dapat diartikan sebagai kepentingan yang bukan merupakan kepentingan kreditor ataupun pemegang saham. Kepentingan umum itu dapat saja masyarakat umum dalam pengguna jasa.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Bunyi dari pasal 8 ayat (1) UU Kepailitan bahwa, pengadilan:

- a. Wajib memanggil debitor, dalam hal permohonan pernyataan pailit diajukan oleh kreditor, kejaksaan, Bank Indonesia, Badan Pengawas Pasar Modal, atau Menteri Keuangan;
- b. Dapat dipanggil kreditor, dalam hal permohonan pailit diajukan oleh debitor dan terdapat keraguan bahwa persyaratan untuk dinyatakan pailit sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) telah terpenuhi.

<sup>9</sup> Peter Mahmud Marzuki, "Hukum Kepailitan Menyongsong Era Global", Makalah Semiloka Restrukturisasi Organisasi Bisnis Melalui Hukum Kepailitan (Semarang: FH UNDIP - ELIPS), 1997, Dalam: Sri Redjeki Hartono, **Hukum Kepailitan** (Malang: UMM Press), 2008, hal. 40.

Menurut penjelasan Pasal 2 ayat (2) UU Kepailitan, yang dimaksud dengan “kepentingan umum” adalah kepentingan bangsa dan negara dan/atau kepentingan masyarakat luas, misalnya:

- a. Debitor melarikan diri;
- b. Debitor menggelapkan bagian dari harta kekayaan;
- c. Debitor mempunyai utang kepada Badan Usaha Milik Negara atau badan usaha lain yang menghimpun dana dari masyarakat;
- d. Debitor mempunyai utang yang berasal dari penghimpunan dana dari masyarakat luas;
- e. Debitor tidak beritikad baik atau tidak kooperatif dalam menyelesaikan masalah utang piutang yang telah jatuh waktu; atau
- f. Dalam hal lainnya menurut Kejaksaan merupakan kepentingan umum.

Adapun tata cara pengajuan permohonan pailit adalah sama dengan permohonan pailit yang diajukan oleh debitor atau kreditor, dengan ketentuan bahwa permohonan pailit dapat diajukan oleh kejaksaan tanpa menggunakan jasa advokat.

#### 4. Bank Indonesia

Menurut Pasal 2 ayat (3) UU Kepailitan, dalam hal debitor adalah bank, permohonan pernyataan pailit hanya dapat diajukan oleh Bank Indonesia. Yang dimaksud dengan bank adalah badan usaha yang menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan dan menyalurkannya kepada masyarakat dalam rangka meningkatkan taraf hidup rakyat banyak, sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan.

#### 5. Badan Pengawas Pasar Modal (BAPEPAM)

Pasal 2 ayat (4) UU Kepailitan mengatakan bahwa permohonan pernyataan pailit terhadap perusahaan efek, bursa efek, lembaga kliring dan penjaminan, lembaga penyimpanan dan penyelesaian, hanya dapat diajukan oleh Bapepam. Menurut penjelasan Pasal 2 ayat (4) UU Kepailitan, permohonan pernyataan pailit sebagaimana dimaksud dalam ayat ini hanya dapat diajukan oleh Bapepam karena lembaga tersebut melakukan kegiatan yang berhubungan dengan dana masyarakat yang diinvestasikan dalam efek di bawah pengawasan Bapepam. Selain itu Bapepam juga mempunyai

kewenangan penuh dalam hal pengajuan permohonan pernyataan pailit untuk instansi-instansi yang berada di bawah pengawasannya, seperti halnya kewenangan Bank Indonesia terhadap bank.

#### 6. Menteri Keuangan

Dalam hal debitor adalah Perusahaan Asuransi, Perusahaan Reasuransi, Dana Pensiun, atau Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang kepentingan publik, maka menurut Pasal 2 ayat (5) UU Kepailitan permohonan pernyataan pailit hanya dapat diajukan oleh Menteri Keuangan.

Penjelasan Pasal 2 ayat (5) UU Kepailitan mengatakan kewenangan untuk mengajukan permohonan pernyataan pailit bagi perusahaan asuransi atau perusahaan reasuransi sepenuhnya ada pada Menteri Keuangan. Ketentuan ini diperlukan untuk membangun tingkat kepercayaan masyarakat terhadap perusahaan asuransi atau perusahaan reasuransi sebagai lembaga pengelola resiko dan sekaligus sebagai kedudukan strategis dalam pembangunan dan kehidupan perekonomian.

Debitor yang mempunyai dua atau lebih kreditor dan tidak membayar sedikitnya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih dapat dijatuhi keputusan kepailitan. Debitor disini dapat terdiri dari orang atau badan pribadi maupun badan hukum, maka berdasarkan hal tersebut diatas, pihak-pihak yang bisa dinyatakan pailit adalah<sup>10</sup>:

##### 1. Orang perorangan

Debitor yang mempunyai dua atau lebih kreditor dan tidak membayar lunas sedikitnya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih, dinyatakan pailit dengan putusan pengadilan yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 UU Kepailitan, baik atas permohonannya sendiri maupun atas permintaan seorang atau lebih kreditornya. Yang dimaksud debitor disini dapat terdiri dari orang atau badan hukum pribadi, yang bisa berupa manusia maupun badan hukum, seperti perseroan terbatas, yayasan atau yang lainnya.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, **Seri Hukum Bisnis Kepailitan** (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada), 2004, hal. 16.

<sup>11</sup> Rahayu Hartini, **Penyelesaian Sengketa Kepailitan di Indonesia** (Jakarta: Kencana Prenada Group), 2009, hal.93-94.

## 2. Debitor yang telah menikah

Permohonan-permohonan pailit yang diajukan oleh debitor yang menikah, harus ada persetujuan suami atau istrinya, apabila di antara mereka ada percampuran harta (Pasal 4 UU Kepailitan). Dalam Pasal 119 KUHPerdara menyebutkan bahwa mulai saat perkawinan dilangsungkan demi hukum berlakulah persatuan bulat antara kekayaan suami dan istri, sekadar mengenai itu dengan perjanjian kawin tidak diadakan ketentuan lain.<sup>12</sup> Oleh karena itu bagi mereka yang menikah berdasarkan KUHPerdara, untuk mengajukan permohonan pailit haruslah ada persetujuan dari suami atau istrinya kecuali diantara mereka ada perjanjian perkawinan.<sup>13</sup>

## 3. Badan-badan hukum, seperti perseroan terbatas, perusahaan negara, koperasi, perkumpulan-perkumpulan yang berstatus badan hukum, misalnya yayasan.

Badan hukum sebagai subjek hukum yang mempunyai kekayaan terpisah dari kekayaan perseronya juga dapat dinyatakan pailit. Dengan pernyataan pailit, organ badan hukum tersebut akan kehilangan hak untuk mengurus kekayaan badan hukum. Pengurusan harta kekayaan badan hukum yang dinyatakan pailit beralih pada kuratornya. Oleh karena itu, menurut ketentuan Pasal 24 UU Kepailitan, gugatan hukum yang bersumber pada hak dan kewajiban harta kekayaan debitor pailit harus diajukan pada kuratornya.

Apabila yang dinyatakan pailit suatu Perseroan Terbatas (PT), koperasi atau badan hukum lain seperti perkumpulan atau yayasan yang mempunyai status badan hukum, maka pengurus yang mempunyai kewajiban untuk mempertanggungjawabkan kepailitan tersebut. Dan terhadap pernyataan pailit yang dimintakan oleh persero suatu firma, maka pengadilan yang berwenang adalah pengadilan yang daerah hukumnya meliputi tempat kedudukan firma tersebut.<sup>14</sup>

## 4. Harta warisan

Dalam UU Kepailitan mengenai kepailitan yang berhubungan dengan harta warisan ini diatur ke dalam bagian tersendiri secara lebih rinci, yaitu

<sup>12</sup> R. Soebekti, **Aneka Perjanjian** (Bandung: Alumni), 1995, hal. 47.

<sup>13</sup> Rahayu Hartini, **Op.Cit**, hal. 94.

<sup>14</sup> **Ibid**, hal. 97.

pada bagian kesembilan tentang Kepailitan Harta Peninggalan. Dalam Pasal 207 UU Kepailitan mengatakan bahwa harta kekayaan orang yang meninggal harus dinyatakan dalam keadaan pailit, apabila dua atau lebih kreditor mengajukan permohonan untuk itu dan secara singkat dapat membuktikan bahwa:

- a. Utang orang yang meninggal, semasa hidupnya tidak dibayar lunas; atau
- b. Pada saat meninggalnya orang tersebut, harta peninggalannya tidak cukup untuk membayar utangnya.

Putusan pernyataan pailit berakibat demi hukum dipisahkannya harta kekayaan orang yang meninggal dari harta kekayaan ahli warisnya. Dalam kepailitan harta warisan atau harta peninggalan tidak dikenal atau tidak berlaku adanya perdamaian sebagaimana yang diatur dalam UU Kepailitan, kecuali apabila warisannya telah diterima oleh ahli waris secara murni.<sup>15</sup>

## 2.2 Kedudukan-Kedudukan Kreditor

Hukum kepailitan merupakan realisasi Pasal 1132 KUHPerdata yang mengisyaratkan bahwa setiap kreditor memiliki kedudukan yang sama terhadap kreditor lainnya, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang karena memiliki alasan-alasan yang sah untuk didahulukan daripada kreditor-kreditor lainnya.

Pengertian kreditor sendiri diatur di dalam Pasal 1 angka 2 UU Kepailitan, yaitu orang yang mempunyai piutang karena perjanjian atau undang-undang yang dapat ditagih di muka pengadilan. Secara umum, ada 3 (tiga) macam kreditor yang dikenal dalam KUHPerdata yaitu sebagai berikut:

- a. Kreditor konkuren

Kreditor konkuren ini diatur dalam Pasal 1132 KUHPerdata. Kreditor konkuren adalah kreditor dengan hak *pari passu* dan *pro rata*, artinya para kreditor bersama-sama memperoleh pelunasan (tanpa ada yang didahulukan) yang dihitung berdasarkan pada besarnya piutang masing-masing dibandingkan terhadap piutang mereka secara keseluruhan, terhadap seluruh harta kekayaan debitor tersebut.<sup>16</sup> Dengan demikian, para kreditor konkuren

<sup>15</sup> Pasal 211 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

<sup>16</sup> Jono, **Hukum Kepailitan** (Jakarta: Sinar Grafika), 2008, hal. 5.

mempunyai kedudukan yang sama atas pelunasan utang dari harta debitor tanpa ada yang didahulukan.

b. Kreditor preferen

Merupakan kreditor yang oleh undang-undang, semata-mata karena sifat piutangnya, mendapatkan pelunasan terlebih dahulu. Kreditor preferen merupakan kreditor yang mempunyai hak istimewa, yaitu suatu hak yang oleh undang-undang diberikan kepada seorang berpiutang sehingga tingkatnya lebih tinggi daripada orang berpiutang lainnya, semata-mata berdasarkan sifat piutangnya.<sup>17</sup>

c. Kreditor separatis

Merupakan kreditor pemegang hak jaminan kebendaan *in rem*, yang dalam KUHPerdara disebut dengan nama gadai dan hipotek.<sup>18</sup> Pada saat ini, sistem hukum jaminan di Indonesia mengenal 4 (empat) macam jaminan, antara lain:

a. Hipotek

Hipotek diatur dalam Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 Bab XXI KUHPerdara, yang pada saat ini hanya diberlakukan untuk kapal laut yang berukuran minimal 20 m<sup>3</sup> dan sudah terdaftar di Syahbandar serta pesawat terbang.

b. Gadai

Gadai diatur dalam Pasal 1150 sampai dengan Pasal 1160 Bab XX KUHPerdara, yang diberlakukan terhadap benda-benda bergerak. Dalam sistem jaminan gadai, seorang pemberi gadai (debitor) wajib melepaskan penguasaan atas benda yang akan dijaminakan tersebut kepada penerima gadai (kreditor).

c. Hak Tanggungan

Hak tanggungan diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah, yang merupakan jaminan atas hak-hak atas tanah tertentu berikut kebendaan yang melekat di atas tanah.

d. Fidusia

---

<sup>17</sup> Pasal 1134 KUHPerdara.

<sup>18</sup> Jono, **Op. Cit.**, hal. 7.

Hak fidusia diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, yang objek jaminannya berupa benda-benda yang tidak dapat dijamin dengan gadai, hipotek, dan hak tanggungan.

Penjelasan Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan menjelaskan bahwa undang-undang kepailitan memperbolehkan seorang kreditor separatis untuk mengajukan permohonan pailit kepada debitor tanpa harus melepaskan hak agunan atas kebendaan. Pasal 138 UU Kepailitan juga mengatakan bahwa kreditor yang piutangnya dijamin dengan gadai, jaminan fidusia, hak tanggungan, hipotek, hak agunan atas suatu benda tertentu dalam harta pailit yang dapat membuktikan bahwa sebagian piutangnya tersebut kemungkinan tidak akan dapat dilunasi dari hasil penjualan benda yang menjadi agunan, dapat meminta diberikan hak-hak yang dimiliki kreditor konkuren atas bagian piutang tersebut, tanpa mengurangi hak untuk didahulukan atas benda yang menjadi agunan atas piutangnya.

Undang-undang kepailitan memberikan hak kepada kreditor separatis dan kreditor preferen untuk dapat tampil sebagai kreditor konkuren tanpa harus melepaskan hak-hak untuk didahulukan atas benda yang menjadi agunan atas piutangnya, dengan catatan bahwa kreditor separatis dan kreditor preferen dapat membuktikan bahwa benda yang menjadi agunan tersebut tidak cukup untuk melunasi utangnya debitor pailit. Tidak cukupnya harta debitor untuk melunasi utang-utangnya dari hasil penjualan benda yang menjadi agunan atas piutang tersebut, haruslah dibuktikan. Beban pembuktian atas kemungkinan tidak dapat terlunasinya utang debitor dari penjualan benda tersebut berada di pundak kreditor separatis dan kreditor preferen.<sup>19</sup>

### **2.3 Akibat Hukum Kepailitan**

Setelah putusan permohonan pernyataan pailit diucapkan oleh hakim pengadilan niaga, maka timbul sejumlah akibat hukum terhadap perbuatan hukum yang dilakukan oleh debitor, antara lain sebagai berikut:

1. Akibat Kepailitan Secara Umum
  - a. Akibat Kepailitan terhadap Harta Kekayaan Debitor Pailit

---

<sup>19</sup> **Ibid**, hal. 10.

Pasal 21 UU Kepailitan mengatakan, kepailitan meliputi seluruh kekayaan debitor pada saat pernyataan pailit itu diputuskan beserta semua kekayaan yang diperoleh selama kepailitan itu.

Menurut Pasal 22 UU Kepailitan, ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 UU Kepailitan tidak berlaku terhadap:

- 1) Benda, termasuk hewan yang benar-benar dibutuhkan oleh debitor sehubungan dengan pekerjaannya, perlengkapan, alat-alat medis yang dipergunakan untuk kesehatan, tempat tidur dan perlengkapannya yang dipergunakan oleh debitor dan keluarganya, dan bahan makanan untuk 30 (tiga puluh) hari bagi debitor dan keluarganya, yang terdapat di tempat itu;
- 2) Segala sesuatu yang diperoleh debitor dari pekerjaannya sendiri sebagai penggajian dari suatu jabatan atas jasa, sebagai upah, pensiun, uang tunggu atau uang tunjangan, sejauh yang ditentukan oleh hakim pengawas; atau
- 3) Uang yang diberikan kepada debitor untuk memenuhi suatu kewajiban memberi nafkah menurut undang-undang.

Yang dimaksud semua kekayaan yang diperoleh selama kepailitan, misalnya warisan. Menurut Pasal 40 UU Kepailitan, segala warisan yang selama kepailitan menjadi hak debitor pailit, tidak boleh diterima oleh kurator, kecuali apabila menguntungkan harta pailit. Sedang untuk menolak semua warisan, kurator memerlukan izin dari hakim pengawas.

Apabila ada penghibahan yang dilakukan oleh debitor pailit, maka berdasarkan Pasal 43 UU Kepailitan, penghibahan yang dilakukan debitor pailit tersebut dapat dibatalkan apabila kurator dapat membuktikan bahwa pada saat hibah tersebut dilakukan, debitor mengetahui atau patut mengetahui bahwa tindakan tersebut akan mengakibatkan kerugian bagi kreditor. Pasal 44 UU Kepailitan menentukan bahwa kecuali dapat dibuktikan sebaliknya, debitor dianggap mengetahui dan patut mengetahui bahwa hibah tersebut dapat merugikan kreditor apabila dilakukan dalam jangka waktu satu tahun sebelum putusan pernyataan pailit ditetapkan.

Seorang debitor yang dinyatakan pailit, bukan berarti debitor yang bersangkutan dikatakan tidak cakap lagi untuk melakukan perbuatan hukum dalam rangka mengadakan hubungan hukum tertentu dalam hukum kekeluargaan, misalnya melakukan perkawinan, mengangkat anak, dan sebagainya. Debitor pailit hanya dikatakan tidak cakap lagi melakukan perbuatan hukum dalam kaitannya dengan penguasaan dan pengurusan harta kekayaan. Dengan sendirinya segala gugatan hukum yang bersumber pada hak dan kewajiban kekayaan debitor pailit harus dimajukan terhadap kuratornya.<sup>20</sup>

b. Akibat Kepailitan terhadap Pasangan (Suami/Istri) Debitor Pailit

Debitor pailit yang pada saat dinyatakan pailit sudah terikat dalam suatu perkawinan yang sah dan adanya persatuan harta, kepailitannya juga dapat memberikan akibat hukum terhadap pasangannya (suami/istri).<sup>21</sup> Dalam hal suami atau istri yang dinyatakan pailit, suami atau istrinya berhak mengambil kembali semua benda bergerak dan tidak bergerak yang merupakan harta bawaan dari suami atau istri dan harta yang diperoleh masing-masing sebagai hadiah atau warisan.

c. Akibat Kepailitan terhadap Seluruh Perikatan yang Dibuat Debitor Pailit

Pasal 25 UU Kepailitan mengatakan, semua perikatan yang terbit sesudah putusan pernyataan pailit, tidak lagi dapat dibayar dari harta pailit, kecuali perikatan tersebut menguntungkan harta pailit.

Pasal 26 UU Kepailitan juga mengatakan bahwa tuntutan mengenai hak atau kewajiban yang menyangkut harta pailit harus diajukan oleh atau terhadap kurator. Dalam hal tuntutan tersebut diajukan atau diteruskan oleh atau terhadap debitor pailit maka apabila tuntutan tersebut mengakibatkan suatu penghukuman terhadap debitor pailit, penghukuman tersebut tidak mempunyai akibat hukum terhadap harta pailit.

Pada prinsipnya, sebagai konsekuensi dari ketentuan Pasal 22 UU Kepailitan, setiap dan seluruh perikatan antara debitor yang dinyatakan pailit dengan pihak ketiga yang dilakukan sesudah pernyataan pailit, tidak

---

<sup>20</sup> Rachmadi Usman, **Dimensi Hukum Kepailitan di Indonesia** (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama), 2004, hal. 52.

<sup>21</sup> Jono, **Op.Cit**, hal. 108.

akan dan tidak dapat dibayar dari harta pailit, kecuali bila perikatan-perikatan tersebut mendatangkan keuntungan bagi harta kekayaan itu.<sup>22</sup> Oleh karena itu, gugatan-gugatan yang diajukan dengan tujuan untuk memperoleh pemenuhan perikatan dari harta pailit, selama dalam kepailitan yang secara langsung diajukan kepada debitor pailit, hanya dapat diajukan dalam bentuk laporan untuk pencocokan. Jika pencocokan tidak disetujui, maka pihak yang tidak menyetujui pencocokan tersebut demi hukum mengambil alih kedudukan debitor pailit dalam gugatan yang sedang berlangsung tersebut. Meskipun gugatan tersebut hanya memberikan akibat hukum dalam bentuk pencocokan, namun hal itu sudah cukup untuk dapat diajukan sebagai salah satu bukti yang dapat mencegah berlakunya daluwarsa atas hak dalam gugatan.<sup>23</sup>

- d. Akibat Kepailitan terhadap Seluruh Perbuatan Hukum Debitor yang Dilakukan Sebelum Putusan Pernyataan Pailit Diucapkan.

Dalam Pasal 41 ayat (1) UU Kepailitan dinyatakan secara tegas bahwa untuk kepentingan harta pailit, segala perbuatan hukum debitor yang telah dinyatakan pailit, yang merugikan kepentingan kreditor, yang dilakukan sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan, dapat dimintai pembatalan kepada pengadilan. Kemudian Pasal 42 UU Kepailitan memberikan batasan yang jelas mengenai perbuatan hukum debitor tersebut.

Sistem pembuktian yang digunakan menurut Pasal 41 dan Pasal 42 UU Kepailitan adalah sistem pembuktian terbalik, yang artinya beban pembuktian terhadap perbuatan hukum debitor (sebelum putusan pernyataan pailit) tersebut adalah berada pada pundak debitor pailit dan pihak ketiga yang melakukan perbuatan hukum dengan debitor apabila perbuatan hukum debitor tersebut itu dilakukan dalam jangka waktu 1 tahun sebelum putusan pernyataan pailit yang membawa kerugian bagi kepentingan kreditor.<sup>24</sup> Jadi apabila kurator menilai bahwa ada perbuatan

---

<sup>22</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Wijaya, **Seri Hukum Bisnis Kepailitan** (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada), 2004, hal. 30.

<sup>23</sup> **Ibid.**

<sup>24</sup> Jono, **Op.Cit.**, hal. 111.

hukum tertentu dari debitor dengan pihak ketiga dalam jangka waktu 1 tahun (sebelum putusan pernyataan pailit) merugikan kepentingan kreditor, maka debitor dan pihak ketiga wajib membuktikan bahwa perbuatan hukum tersebut wajib dilakukan oleh mereka dan perbuatan hukum tersebut tidak merugikan harta pailit. Hal ini akan berbeda apabila perbuatan hukum yang dilakukan debitor dengan pihak ketiga dalam jangka waktu lebih dari 1 tahun sebelum putusan pernyataan pailit, di mana kurator menilai bahwa perbuatan hukum tersebut merugikan kepentingan kreditor atau harta pailit, maka yang wajib membuktikan adalah kurator.

## 2. Akibat Kepailitan Secara Khusus

### a. Akibat Kepailitan terhadap Perjanjian Timbal Balik

Pasal 36 ayat (1) UU Kepailitan menentukan, dalam hal pada saat putusan pernyataan pailit diucapkan, terdapat perjanjian timbal balik yang belum atau baru sebagian dipenuhi, pihak yang mengadakan perjanjian dengan debitor dapat meminta kepada kurator untuk memberikan kepastian tentang kelanjutan pelaksanaan perjanjian tersebut dalam jangka waktu yang disepakati oleh kurator dan pihak tersebut. Selain itu apabila kesepakatan mengenai jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak tercapai, maka menurut Pasal 36 ayat (2) UU Kepailitan, hakim pengawas akan menetapkan jangka waktu tersebut. Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kurator tidak memberikan jawaban atau tidak bersedia melanjutkan pelaksanaan perjanjian tersebut. Kemudian Pasal 36 ayat (3) UU Kepailitan menentukan perjanjian berakhir dan pihak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menuntut ganti rugi dan akan diperlakukan sebagai kreditor konkuren. Menurut Pasal 36 ayat (4) UU Kepailitan, apabila kurator menyatakan kesanggupannya maka kurator wajib memberi jaminan atas kesanggupan untuk melaksanakan perjanjian tersebut. Ketentuan yang dimaksud pada Pasal 36 ayat (1) (2) (3) dan (4) tidak berlaku terhadap perjanjian yang mewajibkan debitor melakukan sendiri perbuatan yang diperjanjikan.

Apabila dalam perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 UU Kepailitan telah diperjanjikan penyerahan barang dagangan yang biasa diperdagangkan dengan suatu jangka waktu dan pihak yang harus menyerahkan benda tersebut sebelum penyerahan dilaksanakan dinyatakan pailit maka perjanjian menjadi hapus dengan diucapkannya putusan pernyataan pailit, dan dalam hal pihak lawan dirugikan karena penghapusan maka yang bersangkutan dapat mengajukan diri sebagai kreditor konkuren untuk mendapat ganti rugi. Dalam hal harta pailit dirugikan karena penghapusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka pihak lawan wajib membayar ganti kerugian tersebut (Pasal 37 ayat (1) dan (2) UU Kepailitan).

b. Akibat Kepailitan terhadap Berbagai Jenis Perjanjian

1) Perjanjian sewa menyewa

Dalam Pasal 38 UU Kepailitan ditentukan bahwa dalam hal debitor telah menyewa suatu benda maka baik kurator maupun pihak yang menyewakan benda, dapat menghentikan perjanjian sewa, dengan syarat pemberitahuan penghentian dilakukan sebelum berakhir perjanjian sesuai dengan adat kebiasaan setempat. Pasal 38 ayat (2) UU Kepailitan mensyaratkan dalam hal melakukan penghentian sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (1), harus diindahkan jangka waktu pemberitahuan penghentian menurut perjanjian. Apabila dalam perjanjian sewa tersebut tidak ditentukan jangka waktunya, Pasal 38 ayat (2) tersebut menentukan paling singkat adalah 90 hari karena jangka waktu tersebut menurut kelaziman merupakan jangka waktu yang dianggap patut.

Dalam hal uang sewa telah dibayar dimuka maka perjanjian sewa menyewa tidak dapat dihentikan lebih awal sebelum berakhirnya jangka waktu yang telah dibayar uang sewa tersebut (Pasal 38 ayat (3) UU Kepailitan). Apabila uang sewa yang telah dibayar atau masih harus dibayar (uang sewa yang belum diterima oleh debitor, misalnya uang sewa tersebut dibayar bulanan), menurut Pasal 38 ayat (4) sejak

tanggal putusan pernyataan pailit diucapkan, uang sewa tersebut merupakan utang harta pailit.

## 2) Perjanjian kerja

Pasal 39 UU Kepailitan menentukan bahwa pemutusan hubungan kerja tersebut dapat dilakukan oleh kurator atau BHP dengan mengindahkan dan menurut jangka waktu yang telah ditentukan dalam perjanjian kerjanya atau berdasarkan undang-undang, dengan pengertian bahwa pemutusan hubungan kerja dilakukan dengan pemberitahuan setidak-tidaknya 6 minggu sebelumnya. Sejak hari pernyataan kepailitan ditetapkan, uang upah atau gaji karyawan tadi menjadi utang dari harta kepailitan.

### c. Akibat Kepailitan terhadap Gugatan (Tuntutan Hukum) oleh Pihak Lain terhadap Debitor

Menurut Pasal 29 UU Kepailitan, suatu tuntutan hukum di pengadilan yang diajukan terhadap debitor sejauh bertujuan untuk memperoleh pemenuhan kewajiban dari harta pailit dan perkaranya sedang berjalan, gugur demi hukum dengan diucapkannya putusan pernyataan pailit oleh debitor.

### d. Akibat Kepailitan terhadap Penetapan Pelaksanaan Pengadilan

Sesuai dengan ketentuan Pasal 31 ayat (1), putusan pernyataan pailit berakibat bahwa segala penetapan yang berkenaan dengan pelaksanaan putusan pengadilan terhadap setiap bagian dari kekayaan debitor yang telah dimulai sebelum kepailitan, harus dihentikan seketika dan sejak itu tidak ada suatu putusan yang dapat dilaksanakan termasuk atau juga dengan menyandera debitor.

### e. Akibat Kepailitan terhadap Perjumpaan Utang (Kompensasi)

Dalam kepailitan dimungkinkan seseorang untuk melakukan perjumpaan utang dengan syarat-syarat yang ditentukan oleh undang-undang, karena Pasal 51 ayat (1) UU Kepailitan memberikan hak kepada setiap orang yang mempunyai utang atau piutang terhadap debitor pailit untuk memohon diadakannya perjumpaan utang, apabila utang atau piutang tersebut diterbitkan sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan,

atau akibat perbuatan yang dilakukannya dengan debitor pailit sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan. Perjumpaan utang juga dapat dilakukan oleh setiap orang yang memperoleh utang atau piutang sebagai akibat dari pengalihan suatu utang atau piutang dari pihak ketiga dengan syarat<sup>25</sup>:

- 1) Perjumpaan utang tersebut dilakukan sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan; dan
- 2) Perjumpaan utang tersebut dilakukan dengan itikad baik.

Menurut Pasal 52 ayat (2) UU Kepailitan semua utang piutang yang diambil alih setelah putusan pernyataan pailit diucapkan, tidak dapat diperjumpakan. Setiap orang yang mempunyai utang kepada debitor pailit, yang hendak menjumpakan utangnya dengan suatu piutang atas tunjuk atau piutang atas pengganti, wajib membuktikan bahwa pada saat putusan pernyataan pailit diucapkan, orang tersebut dengan itikad baik sudah menjadi pemilik surat atas tunjuk atau surat atas pengganti tersebut (Pasal 53 UU Kepailitan).

#### f. Akibat Kepailitan terhadap Pembayaran Utang

Pembayaran suatu utang yang sudah dapat ditagih hanya dapat dibatalkan apabila dibuktikan bahwa<sup>26</sup>:

- 1) Penerima pembayaran mengetahui bahwa permohonan pernyataan pailit debitor sudah didaftarkan; atau
- 2) Dalam hal pembayaran tersebut merupakan akibat dari persekongkolan antara debitor dan kreditor dengan maksud menguntungkan kreditor tersebut melebihi kreditor-kreditor lainnya.

Dalam Pasal 46 ayat (1) UU Kepailitan ditentukan bahwa pembayaran yang telah diterima oleh pemegang surat pengganti atau surat atas tunjuk yang karena hubungan hukum dengan pemegang terdahulu wajib menerima pembayaran, pembayaran tersebut tidak dapat diminta kembali. Dalam hal pembayaran tidak dapat diminta kembali, maka orang

---

<sup>25</sup> Pasal 52 ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

<sup>26</sup> Pasal 45 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

yang mendapatkan keuntungan sebagai akibat diterbitkannya surat pengganti atau surat atas tunjuk, wajib mengembalikan kepada harta pailit jumlah uang yang telah dibayar oleh debitor apabila<sup>27</sup>:

- a. Dapat dibuktikan bahwa pada waktu penerbitan surat tersebut, yang bersangkutan mengetahui bahwa permohonan pernyataan pailit debitor sudah di daftarkan; atau
  - b. Penerbitan surat tersebut merupakan akibat dari persekongkolan antara debitor dan pemegang pertama.
- g. Akibat Kepailitan terhadap Warisan

Dalam persoalan warisan, ada 3 (tiga) istilah penting antara lain<sup>28</sup>:

- 1) Pewaris, yaitu orang-orang yang meninggal dunia dan meninggalkan harta kekayaan;
- 2) Ahli waris, yaitu orang yang menggantikan kedudukan pewaris dalam bidang hukum kekayaan, karena meninggalnya si pewaris dan berhak menerima harta peninggalan pewaris;
- 3) Harta warisan, yaitu keseluruhan harta kekayaan yang berupa aktiva dan pasiva yang ditinggalkan oleh si pewaris setelah dikurangi dengan semua utangnya.

Jika selama kepailitan, ada suatu warisan yang jatuh kepada debitor pailit dalam arti bahwa debitor pailit bertindak sebagai ahli waris maka menurut Pasal 40 ayat (1) UU Kepailitan, warisan yang selama kepailitan jatuh kepada debitor pailit, oleh kurator tidak boleh diterima kecuali apabila menguntungkan harta pailit. Dan untuk tidak menerima suatu warisan maka berdasarkan Pasal 40 ayat (2) UU Kepailitan, kurator memerlukan izin dari hakim pengawas.

Kepailitan mengakibatkan debitor pailit tidak dapat melakukan perbuatan hukum dalam lapangan hukum harta kekayaan, termasuk persoalan warisan. Oleh karena itu, kurator harus bertindak mengurus persoalan suatu warisan yang jatuh kepada debitor pailit.

---

<sup>27</sup> Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

<sup>28</sup> P.N.H. Simanjuntak, **Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia** (Jakarta: Djambatan), 1999, hal. 327.

## 2.4 Akibat Hukum Kepailitan terhadap Perseroan Terbatas

Subjek hukum adalah setiap pihak yang menjadi pendukung hak dan kewajiban dalam melakukan hubungan hukum. Subjek hukum adalah yang berhak atas hak-hak subjektif dan pelaku dalam hukum objektif.<sup>29</sup> Menurut Soenawar Soekawati, subjek hukum adalah manusia yang berkepribadian hukum (*legal personality*) dan segala sesuatu yang berdasarkan tuntutan kebutuhan masyarakat oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban.<sup>30</sup> Dalam ilmu hukum dikenal adanya 2 (dua) pihak yang bertindak sebagai subjek hukum, yaitu:

1. Manusia sebagai *natuurlijk persoon*, yaitu subjek hukum alamiah dan bukan hasil kreasi manusia tetapi ada kodrat;
2. Badan hukum sebagai *rechspersoon*, yaitu subjek hukum yang merupakan hasil kreasi hukum.

Untuk melindungi kepentingannya, manusia dilengkapi hak disamping adanya kewajiban. Disamping kepentingan perseorangan, manusia juga mempunyai kepentingan bersama dan mempersatukan diri.<sup>31</sup> Untuk mencapai kepentingan bersama yang mempunyai tujuan tertentu, dapat berhimpun dalam suatu wadah yang berbadan hukum seperti Perseroan Terbatas, Yayasan dan Koperasi.

Perseroan Terbatas sebagai subjek hukum dalam arti *artificial person*, yang merupakan hasil kreasi hukum. Oleh karena itu, Perseroan Terbatas tidak dapat menjalankan hak dan kewajibannya secara sendiri, tetapi harus dibantu oleh organ-organ perseroan. Organ-organ perseroan terdiri atas:

1. Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS)

Pengertian RUPS menurut Pasal 1 angka 4 UU Perseroan Terbatas (yang untuk selanjutnya disingkat menjadi UUPT) adalah organ perseroan yang mempunyai wewenang yang tidak diberikan kepada direksi atau dewan komisaris dalam batas yang ditentukan dalam undang-undang ini dan/atau anggaran dasar.

<sup>29</sup> Chidir Ali, **Badan Hukum** (Bandung: Alumni), 1999, hal. 6.

<sup>30</sup> **Ibid**, hal. 7.

<sup>31</sup> R. Ali Rido, **Badan Hukum dan Kedudukan Badan Hukum Perseroan, Perkumpulan, Koperasi, Yayasan, Wakaf** (Bandung: Alumni), 2001, hal. 2.

Dalam forum RUPS, pemegang saham berhak memperoleh keterangan yang berkaitan dengan perseroan dari direksi dan/atau dewan komisaris, sepanjang berhubungan dengan mata acara rapat dan tidak bertentangan dengan kepentingan perseroan.<sup>32</sup>

## 2. Direksi

Pengertian direksi menurut Pasal 1 angka 5 UUPT adalah organ perseroan yang berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan, sesuai dengan maksud dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan, baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar.

## 3. Komisaris

Pengertian komisaris menurut Pasal 1 angka 6 UUPT adalah organ perseroan yang bertugas melakukan pengawasan secara umum dan/atau khusus sesuai dengan anggaran dasar serta memberi nasihat kepada direksi.

Tujuan utama proses kepailitan terhadap perseroan terbatas adalah untuk mempercepat proses likuidasi dalam rangka pendistribusian asset perseroan dalam rangka membayar utang-utang perseroan karena perseroan telah mengalami kesulitan keuangan yang menyebabkan insolvensi perseroan tersebut.<sup>33</sup> Dengan demikian, eksistensi perseroan terbatas yang dipailitkan segera berakhir dengan percepatan pemberesan proses likuidasi tersebut. Prinsip utama kepailitan perseroan terbatas adalah menyegerakan proses likuidasi asset untuk kemudian membagikannya kepada segenap kreditornya.

Eksistensi yuridis dari perseroan terbatas yang telah dipailitkan adalah masih tetap ada eksistensi badan hukumnya. Dengan dinyatakan pailit tidak *mutatis mutandis* badan hukum perseroan menjadi tidak ada.

Eksisnya badan hukum perseroan terbatas berarti organ-organ perseroan juga harus tetap eksis. Status badan hukum suatu perseroan yang pailit, tetap eksis sebelum perseroan tersebut dibubarkan yang dilanjutkan dengan likuidasi. Bahkan dalam Pasal 143 ayat (1) UUPT secara tegas menentukan bahwa pembubaran perseroan tidak mengakibatkan perseroan kehilangan status badan hukum sampai

---

<sup>32</sup> Pasal 75 ayat (2) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

<sup>33</sup> Hadi Subhan, **Op. Cit.**, hal. 198.

dengan selesainya likuidasi dan pertanggungjawaban likuidator diterima oleh RUPS atau pengadilan. Dalam Pasal 143 ayat (2) UUPT juga menentukan dalam hal terjadi pembubaran perseroan sebagaimana dimaksud pada ayat (1):

- a. Wajib diikuti dengan likuidasi yang dilakukan oleh likuidator atau kurator; dan
- b. Perseroan tidak dapat melakukan perbuatan hukum, kecuali diperlukan untuk membereskan semua urusan perseroan dalam rangka likuidasi.

Dari kedua pasal diatas dapat ditafsirkan bahwa meskipun pembubaran mengakibatkan suatu perseroan menjadi tidak cakap untuk melakukan perbuatan hukum, tetapi dalam hal untuk membereskan kekayaannya yaitu dalam proses likuidasi, perseroan masih tetap cakap untuk melakukan perbuatan hukum dalam rangka likuidasi.

Pembubaran tidak mengakibatkan status badan hukum perseroan langsung menjadi hilang, tetapi statusnya baru berakhir setelah selesainya likuidasi dan pertanggungjawaban likuidator diterima oleh RUPS. Dengan demikian, sebuah perseroan terbatas yang dinyatakan pailit haruslah tetap cakap untuk melakukan perbuatan hukum. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kepailitan tidak mengakibatkan status badan hukum suatu perseroan terbatas menjadi hilang. Kedudukan hukum direksi dan komisaris selaku organ perseroan yang pailit, masih tetap dapat melakukan perbuatan hukum untuk dan atas nama perseroan sepanjang perbuatan hukum tersebut tidak menyangkut harta kekayaan perseroan.

### **Tanggung Jawab Organ PT Atas Terjadinya Pailit PT**

#### 1. Tanggung jawab direksi atas terjadinya pailit PT

Direksi mempunyai fungsi dan peranan yang sangat sentral dalam paradigma perseroan terbatas. Dilihat dari substansinya, tanggung jawab direksi perseroan terbatas dibedakan setidaknya menjadi empat kategori, yakni<sup>34</sup>:

- a. Tanggung jawab berdasarkan prinsip *fiduciary duties* dan *duty to skill and care*

---

<sup>34</sup> **Ibid**, hal. 227.

Yang dimaksud dengan tugas *fiduciary duties* dari seorang direksi adalah tugas yang terbit secara hukum dari suatu hubungan *fiduciary* antara direksi dan perusahaan yang dipimpinnya, sehingga seorang direksi haruslah mempunyai kepedulian dan kemampuan (*duty of care and skill*), itikad baik, loyalitas dan kejujuran terhadap perusahaannya dengan derajat yang tinggi.<sup>35</sup> Direksi tidak hanya bertanggung jawab ketidakjujuran yang disengaja, tetapi dia bertanggung jawab juga secara hukum terhadap tindakan mismanajemen, kelalaian atau kegagalan atau tidak melakukan sesuatu yang penting bagi perusahaan.<sup>36</sup>

Prinsip ini sesuai dengan Pasal 97 ayat (2) UUPT yang mengatakan bahwa pengurusan sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (1), wajib dilaksanakan setiap anggota direksi dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab.

- b. Tanggung jawab berdasarkan doktrin manajemen ke dalam (*indoor management rule*)

Merupakan doktrin kontemporer yang mengajarkan bahwa jika pihak yang menjalankan tugas-tugas perusahaan dalam menjalankan tugas-tugasnya konsisten dengan isi anggaran dasar perseroan, maka pihak perusahaan terikat dengan pihak ketiga atas segala tindakan yang telah dilakukan oleh perusahaan tersebut, meskipun dalam menjalankan tugasnya itu, pihak perusahaan tidak memenuhi ketentuan internal perseroan, dan meskipun pihak luar perusahaan yang melakukan bisnis dengan perusahaan diasumsi telah mengetahui dan mempelajari dokumen-dokumen perusahaan yang telah diumumkan kepada publik, seperti anggaran dasar perseroan.<sup>37</sup>

Hal ini sesuai dengan Pasal 92 ayat (2) UUPT yang mengatakan bahwa direksi berwenang menjalankan pengurusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan kebijakan yang dipandang tepat, dalam batas yang ditentukan undang-undang ini dan/atau anggaran dasar.

---

<sup>35</sup> Munir Fuady, **Hukum Perusahaan dalam Paradigma Hukum Bisnis** (Bandung: Citra Aditya Bakti), 2002, hal. 81.

<sup>36</sup> **Ibid**, hal. 82.

<sup>37</sup> **Ibid**, hal. 90.

c. Tanggung jawab berdasarkan prinsip *ultra vires*

Yang dimaksud dengan prinsip ini adalah suatu prinsip yang mengatur akibat hukum seandainya ada tindakan direksi untuk dan atas nama perseroan, tetapi tindakan direksi tersebut sebenarnya melebihi dari apa yang diatur dalam anggaran dasar perseroan.<sup>38</sup>

Prinsip ini sesuai dengan Pasal 97 ayat (3) UUPA yang mengatakan bahwa setiap anggota direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi atas kerugian perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan yang dimaksud pada ayat (2). Ketentuan yang dimaksud pada ayat (2) ini adalah apabila direksi tidak melakukan kewajibannya dengan itikad baik dan tanggung jawab, serta tidak sesuai dengan maksud dan tujuan perseroan<sup>39</sup>.

d. Tanggung jawab berdasarkan prinsip *piercing the corporate veil*

Pada umumnya prinsip ini diartikan sebagai suatu proses untuk membebani tanggung jawab ke pundak orang atau perusahaan lain atas tindakan hukum yang dilakukan oleh perusahaan pelaku, tanpa mempertimbangkan bahwa sebenarnya perbuatan tersebut dilakukan oleh/atas nama perseroan pelaku. Dengan demikian, prinsip ini pada hakikatnya merupakan doktrin yang memindahkan tanggung jawab dari perusahaan kepada pemegang saham, direksi, atau komisaris, dan biasanya doktrin ini baru diterapkan jika ada klaim dari pihak ketiga kepada perseroan.<sup>40</sup>

Prinsip ini sesuai dengan Pasal 97 ayat (3) UUPA yang menyatakan bahwa setiap anggota direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi atas kerugian perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Dalam hal kepailitan menurut Pasal 104 ayat (2) UUPA mengatakan bahwa dalam hal terjadi kepailitan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terjadi karena kesalahan atau kelalaian direksi dan harta pailit tidak cukup untuk membayar seluruh kewajiban perseroan dalam

---

<sup>38</sup> Hadi Subhan, **Op. Cit**, hal. 228.

<sup>39</sup> Pasal 92 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

<sup>40</sup> **Ibid**, hal. 229-230.

kepailitan tersebut, setiap anggota direksi secara tanggung renteng bertanggung jawab atas seluruh kewajiban yang tidak terlunasi dari harta pailit tersebut.

Ketentuan normatif mengenai tanggung jawab direksi dalam hal terjadinya kepailitan perseroan terbatas adalah menurut Pasal 90 ayat (2) UUPT menyatakan bahwa dalam hal kepailitan terjadi karena kesalahan atau kelalaian direksi dan kekayaan perseroan tidak cukup untuk menutup kerugian akibat kepailitan tersebut, maka setiap anggota direksi secara tanggung renteng bertanggung jawab atas kerugian itu. Kemudian Pasal 93 ayat (3) UUPT mengatakan bahwa anggota direksi yang dapat membuktikan bahwa kepailitan bukan karena kesalahan atau kelalaiannya tidak bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kerugian tersebut.

## 2. Tanggung jawab komisaris PT atas terjadinya pailit PT

Fungsi komisaris sebagaimana terdapat dalam UUPT adalah bertugas mengawasi kebijaksanaan direksi dalam menjalankan perseroan serta memberikan nasihat kepada direksi.

Dalam hal komisaris bersalah atau lalai dalam menjalankan *fiduciary duty*, yakni tidak dengan itikad baik dan bertanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan perusahaan maka komisaris harus bertanggung jawab secara hukum. Apabila komisaris sudah dianggap bersalah, maka seluruh anggota dewan komisaris ikut bertanggung jawab. Pasal 60 ayat (3) UUPT menyatakan bahwa dalam hal dokumen perhitungan tahunan yang disediakan ternyata tidak benar dan/atau menyesatkan, anggota direksi dan komisaris secara tanggung renteng bertanggung jawab terhadap pihak yang dirugikan. Komisaris berhak pula untuk melakukan pembuktian terbalik agar ia dibebaskan dari tanggung jawab secara renteng baik dengan lembaga direksi maupun antar anggota komisaris itu sendiri. Pasal 60 ayat (4) UUPT menyatakan bahwa anggota direksi dan komisaris dibebaskan dari tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) apabila terbukti bahwa keadaan tersebut bukan karena kesalahannya.

### 3. Tanggung jawab pemegang saham atas terjadinya pailit PT

Pada prinsipnya segala tindakan RUPS menjadi tanggung jawab perseroan itu sendiri. Pasal 3 ayat (1) UUPT mengatakan bahwa pemegang saham perseroan tidak bertanggung jawab secara pribadi atas perikatan yang dibuat atas nama perseroan dan tidak bertanggung jawab atas kerugian perseroan melebihi batas nilai saham yang telah diambilnya.

Dalam era sekarang ini, kebutuhan manusia akan hal-hal yang berhubungan dengan aktifitas di ruang udara dan penggunaannya semakin besar. Tidak lagi hanya untuk kebutuhan militer, pertahanan dan keamanan negara saja tetapi juga untuk kebutuhan pariwisata, transportasi dan banyak lagi. Hal ini dikarenakan produktifitas manusia semakin membutuhkan efisiensi waktu dan efektifitas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, angkutan udara memiliki peran dan fungsi yang penting dalam kehidupan umat manusia, karena angkutan udara dapat dikatakan sarana transportasi yang cepat, nyaman dan efisien dibandingkan sarana transportasi lain.

Angkutan udara memang tergolong alat transportasi yang memiliki keunggulan mengenai kecepatan waktu tempuh yang lebih tinggi dibandingkan alat transportasi darat maupun laut. Walaupun begitu, tentunya angkutan udara tidak boleh mengesampingkan aspek keamanan dan keselamatan para penumpangnya juga barang-barang yang diangkutnya. Keselamatan angkutan udara ditentukan beberapa factor, seperti manusia, kondisi pesawat udara, lingkungan dan pengelolaan angkutan udara atau dapat juga merupakan gabungan dua atau lebih faktor-faktor tersebut.

Walaupun angkutan udara telah memenuhi standar yang baik dalam memenuhi faktor-faktor penunjang keselamatan udara, seperti manusia, kondisi pesawat udara, lingkungan dan pengelolaan angkutan udara atau dapat juga merupakan gabungan dua atau lebih faktor-faktor tersebut, pengangkut juga tetap memiliki risiko bagi berbagai pihak, baik penumpang, pengirim barang maupun pihak ketiga. Risiko yang dialami penumpang adalah kemungkinan penumpang tersebut mengalami keterlambatan, kehilangan atau kerusakan bagasi, mengalami luka-luka ringan maupun berat, bahkan risiko tewas akibat suatu kecelakaan pesawat. Bagi pengirim barang risikonya adalah keterlambatan barang atau

kehilangan barang sebagian atau seluruhnya. Sedangkan bagi pengangkut itu sendiri, risiko selain ia kehilangan pesawatnya ia juga harus bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang mungkin timbul pada penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga.<sup>41</sup>

Persyaratan untuk mendapatkan izin perusahaan penerbangan antara lain memiliki akta notaris dan melakukan studi kelayakan. Selanjutnya, perusahaan penerbangan tersebut memerlukan *Aircraft Obligation Certificate* (AOC) sebagai bukti bahwa pesawat-pesawat yang dimilikinya layak terbang.<sup>42</sup>

## 2.5 Tinjauan Umum tentang Perjanjian

Dalam kehidupan sehari-hari, setiap manusia akan selalu membuat, mengadakan maupun melaksanakan kesepakatan suatu kehendak yang menghasilkan prestasi atau mencapai tujuan dalam kehidupan masyarakat modern.

Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.<sup>43</sup> Menurut Subekti, perjanjian sebagai suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.<sup>44</sup> Sedangkan menurut J. Satrio, perjanjian adalah sekelompok, sekumpulan perikatan-perikatan yang mengikat para pihak dalam perjanjian yang bersangkutan.<sup>45</sup>

Dari pengertian-pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa apabila terjadi kesepakatan antara dua orang atau lebih atau pihak-pihak yang melakukan perjanjian tentang sesuatu hal baik secara lisan maupun tulisan, maka timbul perjanjian. Karena sudah timbul perjanjian maka para pihak yang telah bersepakat sudah terikat dan harus taat pada hal yang telah disepakati bersama.

<sup>41</sup> E. Suherman, **Hukum Udara Indonesia dan Internasional** (Bandung: Alumni), 1978, hal. 118-119.

<sup>42</sup> Tengku Burhanuddin, Delapan Perusahaan Penerbangan hingga Kini Belum Beroperasi, diakses dari <http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0408/03/Jabar/1188811.htm>, tanggal 25 Maret 2009.

<sup>43</sup> Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, **Perikatan Pada Umumnya** (Jakarta: PT. Raja Grafindo), 2003, hal. 1.

<sup>44</sup> Subekti, **Hukum Perjanjian** (Jakarta: PT. Intermasa), 2004, hal. 1.

<sup>45</sup> J. Satrio, **Hukum Perjanjian** (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti), 1992, hal 4.

Asas-asas hukum umum perjanjian yang diatur dalam KUHPerdato adalah:

1. Asas Personalia

Asas ini terdapat dalam Pasal 1315 KUHPerdato yang menyatakan, pada umumnya tak seorang pun dapat mengikatkan diri atas namanya sendiri maupun meminta ditetapkannya suatu janji selain untuk dirinya sendiri. Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya suatu perjanjian yang dibuat oleh seseorang dalam kapasitasnya sebagai individu, subjek hukum pribadi, hanya akan mengikat untuk dirinya sendiri.<sup>46</sup>

2. Asas Konsensualitas

Asas konsensualitas dalam perjanjian pada dasarnya adalah tercapainya kesepakatan antara dua orang atau lebih yang telah mengikatkan diri dalam suatu perjanjian sehingga melahirkan kewajiban bagi salah satu pihak. Ketentuan ini terdapat dalam Pasal 1320 KUHPerdato, salah satu syarat sahnya perjanjian adalah kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya.

3. Asas Kebebasan Berkontrak

Adalah para pihak yang membuat dan mengadakan perjanjian diperbolehkan untuk menyusun dan membuat kesepakatan atau perjanjian mengenai suatu prestasi yang tidak dilarang oleh undang-undang. Hal tersebut terdapat dalam Pasal 1320 KUHPerdato yaitu salah satu syarat sahnya perjanjian adalah karena suatu sebab yang tidak terlarang.

### 2.5.1 Syarat Sahnya Perjanjian

Untuk suatu perjanjian yang sah diperlukan empat syarat, yaitu<sup>47</sup>:

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

Dua syarat pertama adalah syarat subjektif karena mengenai orang atau subjek yang melakukan perjanjian harus dalam keadaan bebas untuk mengikatkan diri dan cakap menurut hukum untuk bertindak sendiri, sedangkan dua syarat

---

<sup>46</sup> Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, *Op. Cit*, hal. 15.

<sup>47</sup> Pasal 1320 KUHPerdato

berikutnya adalah syarat objektif karena menyangkut objek dari perjanjian itu harus jelas dan harus halal, tidak bertentangan dengan undang-undang, norma kesusilaan atau ketertiban umum.

Keempat syarat tersebut harus mutlak terdapat dalam perjanjian. Apabila syarat subjektif tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dimintakan pembatalannya dan apabila syarat objektif tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut batal demi hukum.<sup>48</sup>

Pada dasarnya perjanjian lahir pada saat terjadinya kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal pokok dari apa yang menjadi objek perjanjian. Terdapat beberapa teori terjadinya perjanjian berdasarkan kesepakatan, yaitu<sup>49</sup>:

- a. Teori pernyataan, menurut teori ini kesepakatan terjadi pada saat pihak lain menyatakan menerima kehendak dari pihak lain dengan tertulis.
- b. Teori pengiriman, menurut teori ini pada saat pengiriman jawaban menerima adalah saat lahirnya perjanjian.
- c. Teori pengetahuan, menurut teori ini lahirnya perjanjian pada saat jawaban menerima diketahui oleh orang atau pihak yang menawarkan.
- d. Teori penerimaan, menurut teori ini, kesepakatan lahir pada saat diterimanya jawaban surat menyetujui sampai pada alamat pihak pengirim surat pertama.

Unsur-unsur perjanjian dapat dikelompokkan sebagai berikut<sup>50</sup>:

- a. Unsur *essensialia*, merupakan unsur perjanjian yang selalu harus ada di dalam isi suatu perjanjian, unsur mutlak yang mana tanpa adanya unsur tersebut, perjanjian tidak mungkin ada.
- b. Unsur *naturalia*, merupakan unsur perjanjian yang oleh undang-undang diatur, tetapi yang oleh para pihak dapat disingkirkan atau diganti.
- c. Unsur *accidentalialia*, merupakan unsur perjanjian yang ditambahkan oleh para pihak. Undang-undang sendiri tidak mengatur tentang hal tersebut.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> Subekti, **Op. Cit**, hal. 20-22.

<sup>49</sup> J. Satrio, **Op. Cit**, hal. 180-183.

<sup>50</sup> **Ibid**, hal. 57.

<sup>51</sup> **Ibid**, hal. 58.

### 2.5.2 Perjanjian dan Akibat Hukumnya Bagi Para Pihak

Perjanjian mengikat para pihak sendiri dalam arti bahwa hak dan kewajiban yang timbul daripadanya hanyalah untuk para pihak sendiri. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1315 KUHPerdara yang menyatakan “pada umumnya tak seorang pun dapat mengikatkan diri atas nama sendiri atau meminta ditetapkannya suatu janji daripada untuk dirinya sendiri.”

Sesudah perjanjian terbentuk, menimbulkan konsekuensi para pihak yang sudah bersepakat. Menurut J. Satrio tentang akibat hukum perjanjian adalah<sup>52</sup>:

a. Perjanjian mengikat para pihak sebagai undang-undang

Pada Pasal 1338 KUHPerdara ditegaskan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Dari pasal tersebut, berlaku sebagai undang-undang berarti mengikat para pihak yang menutup perjanjian, seperti undang-undang juga mengikat terhadap siapa undang-undang berlaku.

b. Asas janji itu mengikat

Di dalam Pasal 1338 KUHPerdara tersimpulkan asas perjanjian yaitu mengikat para pihak dan menimbulkan kewajiban yang harus dipenuhi atas suatu prestasi yang diperjanjikan dan pada dasarnya para pihak tidak dapat menarik diri dari perjanjian tanpa persetujuan dari pihak lain.

c. Asas kebebasan berkontrak

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdara jo Pasal 1338 KUHPerdara, orang bebas untuk menentukan kontrak, mengatur sendiri dari perjanjian yang akan mengikat para pihak yang membuatnya. Akan tetapi kebebasan berkontrak tersebut dibatasi oleh Pasal 1337 KUHPerdara yang menegaskan bahwa perjanjian tidak boleh bertentangan dengan kesusilaan, ketertiban umum dan undang-undang. Apabila isi perjanjian bertentangan dengan isi Pasal 1337 KUHPerdara, maka perjanjian dinyatakan batal demi hukum.

d. Perjanjian tidak dapat dibatalkan sepihak

Para pihak tidak dapat menarik diri daripada akibat-akibat perjanjian yang dibuatnya secara sepihak, tanpa sepakat pihak lainnya. Akan tetapi, undang-undang memberikan pengecualian terhadap perjanjian-perjanjian tertentu

---

<sup>52</sup> J. Satrio, *Op. Cit.*, hal. 357.

akibat hukum yang timbul berlangsung lama untuk jangka waktu yang lama, seperti perjanjian sewa menyewa yang jangka waktunya tidak terbatas.



## BAB 3

### KASUS PT. ADAM SKYCONNECTION AIRLINES DENGAN CV. CICI qq. Dra. LUVIDA EVIYANTI

#### 3.1 Perusahaan Adam Air

Adam Air didirikan pada tanggal 21 November 2002 oleh dua orang pengusaha, yaitu HR. Agung Laksono dan Sandra Ang dan mulai beroperasi pada tanggal 19 Desember 2003 dengan menggunakan 2 pesawat terbang, yakni Boeing 737-400 dan Boeing 737-500 yang hanya mempunyai rute penerbangan dari Jakarta ke 3 (tiga) rute domestik lainnya, yaitu Medan, Denpasar dan Yogyakarta. Alasan para pengusaha mendirikan Adam Air adalah untuk menciptakan penerbangan yang efisien sekaligus menguntungkan dan berharap penerbangannya dapat melayani tidak hanya golongan tertentu saja, akan tetapi dapat melayani semua golongan. Adam Air didirikan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa penerbangan dengan harga yang terjangkau dan pelayanan yang baik. Sedangkan misi dari adam air yaitu memberikan kenyamanan, kemudahan, dan keselamatan.<sup>1</sup>

Hanya dalam waktu 3 (tiga) tahun maskapai Adam Air berkembang dengan pesat hingga memiliki 20 (dua puluh) armada pesawat terbang mulai dari seri boeing 737-200 sampai boeing 737-500. Akan tetapi Dua armada pesawat terbang boeing 737 sewaan yang digunakan oleh Adam Air adalah pesawat terbang yang diklaim baru walaupun ternyata pesawat tersebut telah berusia lebih dari 15 tahun yang disewa dari GE Commercial Aviation Service.<sup>2</sup>

Terinspirasi oleh South West Airline, Adam Air telah sukses memberikan pelayanan penerbangan yang tidak lagi eksklusif tetapi merupakan sebuah pilihan umum bagi masyarakat yang sibuk. Maskapai ini menawarkan tiket penerbangan murah yang diseimbangkan dengan service pelayanan dan pengalaman terbang yang baik. Selain itu Adam Air juga memungkinkan untuk memberikan kenyamanan dalam pelayanan tiket dan pemesanan tiket dengan staf yang dengan

---

<sup>1</sup> Adam Air, dapat dilihat di [http://web.archive.org/web/20060421001711/www.flyadamair.com/about+us/who\\_we\\_are.htm](http://web.archive.org/web/20060421001711/www.flyadamair.com/about+us/who_we_are.htm), diakses pada tanggal 3 Mei 2009.

<sup>2</sup> Bill Guerin, **Falling Skies for Indonesian Aviation**, dapat dilihat di <http://www.atimes.com/atimes/Southeast Asia/IA24Ae01.html>, diakses pada tanggal 3 Mei 2009.

senang hati mengatur jadwal penerbangan dan menjamin keberangkatan penerbangan anda dengan segera. Penumpang juga dapat membeli tiket dengan harga murah apabila ia membelinya lebih awal.<sup>3</sup>

Pada November 2006, Adam Air menerima penghargaan Award of Merit dalam category Low Cost Airline of The Year 2006 dalam acara The Third Annual Asia Pacific and Middle East Aviation Outlook Summit di Singapura.<sup>4</sup> Adam Air juga dikenal dengan “penerbangan murah”, sehingga Adam Air menamai dirinya sebagai maskapai penerbangan yang berbiaya rendah dan tradisional dengan menawarkan makanan, tetapi pada harga yang kompetitif.

### 3.2 Kondisi Perusahaan

Tahun 2007 merupakan awal dari terjadinya berbagai insiden dan kecelakaan yang menimpa maskapai Adam Air. Pihak pemerintah Indonesia kemudian membuat pemeringkatan atas maskapai-maskapai yang memenuhi syarat keselamatan. Dari hasil pemeringkatan yang diumumkan pada tanggal 22 Maret 2007, Adam Air ada di peringkat ketiga yang berarti hanya memenuhi syarat minimal keselamatan dan masih ada beberapa persyaratan yang belum dilaksanakan dan berpotensi mengurangi tingkat keselamatan penerbangan. Dengan terjadinya berbagai insiden ini, kemudian pihak Adam Air terlibat dalam pembicaraan dengan beberapa investor asing, termasuk diskusi tentang penjualan 20% pancang ke Qantas.<sup>5</sup> Dikarenakan Adam Air hanya memenuhi syarat minimal maka hal ini berakibat Adam Air mendapatkan sanksi administratif yang di review setiap 3 (tiga) bulan, bila tidak ada perbaikan kinerja maka *Air Operator Certificate* (AOC) dapat dibekukan.

Perusahaan Investasi Indonesia yaitu PT. Bhakti Investama menyatakan minat dalam memperoleh Adam Air sehingga pada April 2007, PT. Bhakti Investama melalui anak perusahaannya Global Air Transport membeli 50% saham Adam Air dari keluarga Sandra Ang dan Adam Suherman, namun setahun kemudian pada tanggal 14 Maret 2008 Global Air Transport menarik seluruh

---

<sup>3</sup> [http://www.streetdirectory.com/travel\\_guide/indonesia/jakarta/airlines/info-138-adam\\_ air.php](http://www.streetdirectory.com/travel_guide/indonesia/jakarta/airlines/info-138-adam_air.php).

<sup>4</sup> Wikipedia Indonesia, <http://www.wikipedia.com>.

<sup>5</sup> Bill Guerin, **Op.Cit.**

sahamnya karena merasa Adam Air tidak melakukan perbaikan tingkat keselamatan dan tidak adanya transparansi.<sup>6</sup> Yang mana dana untuk membeli saham dari Global Air Transport tidak digunakan dengan baik. Kegiatan operasional Adam Air dihentikan pada 17 Maret 2008 dan baru akan dilanjutkan jika ada investor baru yang bersedia menalangi 50% saham yang ditarik oleh Global Air Transport. Hasil dari penarikan saham oleh Global Air Transport seharusnya, Global Air Transport memberikan kesempatan kepada Adam Air untuk mencari pemegang saham (investor) baru, akan tetapi hal tersebut tidak dilakukan karena Global Air Transport sudah mengetahui bahwa uangnya tidak akan dikembalikan.<sup>7</sup>

Sebelum Adam Air memperoleh investor baru, pemerintah dalam hal ini diwakilkan oleh Departemen Perhubungan mencabut izin terbang atau *Operation Specification* Adam Air melalui surat No. AU/1724/DSKU/0862/2008 tertanggal 18 Maret 2008, yang menyatakan bahwa:

1. Sebagai hasil tindak lanjut kegiatan pengawasan terhadap PT. Adam Skyconnection Airlines selaku pemegang *Air Operator Certificate* (AOC) No. 121-036, ditemukan bahwa dalam menjalankan kegiatan operasionalnya telah terjadi penyimpangan yaitu:
  - a. Beberapa kegiatan pengoperasian pesawat udara tidak dijalankan sesuai dengan *Company Operation Manual*.
  - b. Beberapa pelatihan Sumber Daya Manusia (SDM) tidak dilaksanakan sesuai dengan *Company Training Program*.
  - c. Beberapa pelaksanaan perawatan tidak dijalankan sesuai dengan *Company Maintenance Manual*.
2. Bahwa temuan-temuan sebagaimana dimaksud pada butir 1 di atas berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan, oleh karena itu *Operation Specification* PT. Adam Skyconnection Airlines dengan ini dinyatakan dicabut

---

<sup>6</sup> Reuters, **Adam Air Loses Half It's Fleet After Default**, dapat dilihat di <http://news.airwise.com/story/view/1205792023.html>, diakses pada tanggal 3 Mei 2009. Jakarta Post, **Bhakti Bails Out on Adam Air**, dapat dilihat di <http://www.thejakartapost.com/print/163863>, diakses pada tanggal 3 Mei 2009.

<sup>7</sup> Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan pengacara pemohon yaitu Lukman Arifin pada tanggal 8 April 2009 di kantor Arifin & Associates.

dan dilarang melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara sejak tanggal 19 Maret 2008 Pukul 00.00 WIB.

3. PT. Adam Skyconnection Airlines baru dapat mengoperasikan kembali pesawat udara setelah melakukan tindakan-tindakan perbaikan dan melaporkannya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
4. Apabila dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan sejak pencabutan dan pelarangan pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam butir tiga tidak ada usaha perbaikan atau perubahan, maka akan dikenakan pencabutan AOC sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dikarenakan hal yang demikian maka para pegawai Adam Air merasa resah dan meminta agar perusahaan Adam Air dipailitkan. Maksud dari para pegawai tersebut adalah agar mereka menerima pembayaran gaji, yang mana mereka belum dibayarkan gajinya selama beberapa bulan. Selain tuntutan dari para pegawai, perusahaan Adam Air juga mendapat tuntutan CV. Cici qq Dra. Luvida Eviyanti (selaku pemohon kepailitan), yang mana terhadap CV ini Adam Air mempunyai utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih. Disamping tuntutan-tuntutan tersebut, Adam Air juga mendapat tuntutan dari para kreditornya yang dalam hal ini diwakilkan oleh pengacara pemohon untuk mempailitkan perusahaan tersebut. Sembilan kreditor tersebut terdiri dari<sup>8</sup>:

1. Toko Global (qq Tjhin Ket Khin),
2. Toko Jaya Makmur (qq Wiki Widyanto),
3. PT. Pendawa Auto,
4. PT. Mafati Indonesia,
5. Toko Bintang Waris Warna, dan
6. Toko Vijaya Motor.

Pencabutan izin terbang Adam Air dikarenakan telah banyak kontroversi di sekitar Adam Air. Kontroversi pertama yaitu keamanan yang dalam hal ini adanya serangkaian kejadian-kejadian yang terjadi, seperti beberapa kali terjadi kecelakaan sehingga menyebabkan adanya korban dan kontroversi kedua yaitu adanya isu korupsi disekitar Adam Air.

---

<sup>8</sup> Ibid.

Catatan keselamatan Adam Air telah banyak dikritik oleh banyak pihak. Para pilot dari Adam Air itu sendiri juga telah melaporkan dan merundingkan mengenai beberapa pelanggaran peraturan keselamatan kepada pihak yang berwenang. Mereka menjelaskan bahwa kenyataannya sesuai dengan perjanjian yang telah ditandatangani untuk mengizinkan penerbangan satu pesawat terbang, walaupun tidak memiliki otoritas dan mengetahui bahwa pesawat tersebut tidak layak terbang, menerbangkan pesawat terbang beberapa bulan mendatang dengan kerusakan pegangan pintu, penukaran bagian-bagian pesawat untuk menghindari batas waktu kadaluarsa (tidak layak terbang), diperintahkan untuk menerbangkan pesawat tidak lebih dari lima kali per harinya, menerbangkan pesawat dengan satu jendela rusak, penggunaan suku cadang dari pesawat lain agar pesawat tetap terbang dan permintaan pilot yang tidak mengetahui bahwa pesawat tersebut tidak aman.<sup>9</sup>

Mengenai isu korupsi yang beredar, The Asia Times mengatakan bahwa beberapa penduduk lokal yang tidak mau disebut identitasnya mengatakan bahwa Agung Laksono tidak menginvestasikan uangnya sendiri di perusahaan penerbangan bukan menggunakan uang yang didapatkan selama menjabat di pemerintahan. Hal tersebut memperbolehkan ia menggunakan keuntungan yang didapat secara tidak wajar untuk tidak menerima dengan mudah lisensi peraturan yang ada serta hak pendaratan di bandar udara.<sup>10</sup> Orang-orang yang sama mengatakan bahwa keluarga Ang tidak punya pengalaman sebelumnya pada industri penerbangan. Iklan kampanye Adam Air mengarah kepada kebohongan, yang mengatakan kepada para penumpang bahwa akan terbang dengan new Boeing 737-400, meskipun faktanya kedua Boeing tersebut disewa dari GE Capital Aviation Service yang tidak digunakan lebih dari 15 tahun lalu.<sup>11</sup>

Setelah kejadian pesawat terbang yang hilang beberapa jam dengan 145 orang berada di dalamnya dan mendarat darurat di Sumba Barat, NTT, 525 km sebelum tujuannya, pilot menyalahkan kegagalan fungsi dari system penerbangannya. Adam Air mengakui bahwa perlengkapan yang digunakan dalam keadaan baik, dan memiliki pilot yang handal, tidak membahayakan

---

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.

keselamatan penumpang. Setelah kejadian tersebut dengan segera *Directorate General of Air Communication* (DGAC) memberikan arahan kepada Adam Air untuk memperbaiki kesalahan pada system tersebut.<sup>12</sup>

Dalam arahan yang diberikan Adam Air harus melakukan keseluruhan tes penerbangan sebanyak 13 kali dengan instruktur dari DGAC sebelum kembali menjadi penerbangan yang komersil. Tetapi Adam Air meninggalkan tim dari *National Transportation Safety Committee* (KNKT). Menurut pihak Adam Air, mereka memperbaiki kesalahan dan segera mengembalikan penerbangan tanpa perintah dari siapapun. Iksan Tatang, direktur umum dari transportasi udara mengatakan bahwa kejadian tersebut adalah satu pelanggaran serius dan ia berjanji untuk melaksanakan investigasi penuh. Bagaimanapun, tidak ada tanda-tanda dari investigasi yang dilakukan berdasarkan pada rekaman dan belum jelas lokasi yang ditunjukkan sebagai lokasi investigasi. Kritikus mengatakan Adam Air menggunakan koneksi politisinya untuk terbebas dari masalah ini.<sup>13</sup>

Karena dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan yang diberikan oleh Departemen Perhubungan tidak dipergunakan untuk melakukan perbaikan, maka pada tanggal 9 Juni 2008, PT. Adam Skyconnection Airline dinyatakan pailit oleh pengadilan niaga.

### **3.3 Duduk Perkara yang Terjadi Antara Pemohon dan Termohon**

Pada tanggal 10 September 2007 CV. CICI qq. Dra. Luvida Eviyanti (yang untuk selanjutnya disebut sebagai pemohon) menjadi salah satu rekanan PT. Adam Skyconnection Airlines (yang untuk selanjutnya disebut sebagai termohon) merupakan salah satu rekanan dari termohon dengan menyediakan jasa (berupa mobil operasional) untuk antar jemput crew (awak pesawat) yang bekerja pada termohon. Hal ini dikarenakan pemohon mempunyai kegiatan usaha perdagangan barang (*supplier*) dan jasa sesuai dengan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) Kecil No. 517/30-04/1306/BINUS/I/2004, tertanggal 20 Januari 2004.<sup>14</sup>

Setelah disepakati mengenai perjanjian kerjasama tersebut, pemohon dan termohon menyetujui bahwa jangka waktu perjanjian kerjasama ini berlaku

---

<sup>12</sup> **Ibid.**

<sup>13</sup> **Ibid.**

<sup>14</sup> Putusan Nomor: 26/PAILIT/2008/PN.NIAGA.JKT.PST, hal. 2.

selama 1 (satu) tahun, terhitung tanggal 10 September 2007 sampai dengan 09 September 2008, dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak.

Kerjasama ini tidak berlangsung mulus sebagaimana diharapkan pemohon, dimana termohon yang merupakan salah satu perusahaan swasta yang memberikan pelayanan/jasa penerbangan, ternyata armada pesawat terbang yang dioperasikannya beberapa kali telah mengalami musibah, baik yang menimbulkan kematian, maupun luka-luka kepada para penumpangnya di beberapa lokasi di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa termohon telah lalai dan tidak berhati-hati dalam menjalankan usahanya, yang sangat berisiko tinggi. Termohon juga mengalami ketidakharmonisan diantara para pemegang sahamnya, dimana dua perusahaan lainnya sebagai pemegang saham 50% telah mengundurkan diri dari perusahaan termohon, sehingga usaha perusahaan termohon sudah tidak dapat dipertahankan lebih lanjut. Hal ini kemudian menyebabkan pada tanggal 19 Maret 2008, izin usaha penerbangan (*Operation Spesification*) termohon dicabut oleh pemerintah, sehingga termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara. Oleh sebab itu sejak tanggal 19 Maret 2008 seluruh kegiatan penerbangan termohon telah berhenti. Akibat dari terjadinya berbagai kejadian yang menimpa Adam Air tersebut maka pemohon merasa bahwa tidak perlu lagi untuk melakukan sebagaimana yang tertuang di dalam Pasal 4 perjanjian kerjasama “Antar Jemput Crew”. Akan tetapi pemenuhan dari perjanjian tersebut harus tetap dilakukan mengingat hak untuk dibayarkannya pemohon masih ada walaupun kewajibannya sudah tidak dilakukan lagi.<sup>15</sup>

Akan tetapi pada tanggal 1 April 2008 antara pemohon dan termohon menandatangani addendum perjanjian kerjasama antar jemput yang menerangkan tentang jangka waktu (sejak tanggal 1 Maret sampai 1 Juni 2008) dan tentang biaya/uang sewa yang harus dibayarkan setiap satu minggu sekali. Pemohon telah mengajukan tagihan pembayaran atau sewa kepada termohon yang telah diterima tertanggal 7 April 2008 dan 28 April 2008. Tagihan tersebut tidak ditanggapi atau diabaikan oleh termohon yang menyebabkan pemohon memberikan dua kali surat

---

<sup>15</sup> Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Lukman Arifin, pada tanggal 8 April 2009 di kantor Arifin & Associates.

teguran kepada termohon tertanggal 21 April 2008 dan 5 Mei 2008 agar segera dilakukan pembayaran.<sup>16</sup>

Disamping mempunyai utang kepada pemohon, ternyata termohon masih mempunyai utang-utang lainnya. Oleh karena itu telah terbukti secara hukum tentang adanya utang termohon yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih serta adanya kreditor-kreditor lain yang mempunyai piutang kepada termohon. Berdasarkan pertimbangan tersebut maka telah dapat dibuktikan bahwa persyaratan termohon untuk dinyatakan pailit telah terpenuhi sesuai dengan Pasal 2 ayat (1) juncto Pasal 8 ayat (4) UU Kepailitan. Hal ini yang menjadi dasar dikabulkannya permohonan pailit tersebut sejak tanggal 9 Juni 2008.<sup>17</sup>

### **3.4 Analisis Mengenai Kemungkinan Diajukannya Permohonan Pailit Setelah Ijin Usaha Dicabut**

Di Indonesia, peraturan yang mengatur mengenai kepailitan telah mengalami beberapa perubahan yang mana sebelum tahun 1945 peraturan yang memuat mengenai kepailitan ini diatur dalam *Wetboek van Koophandel (W.v.K)*, akan tetapi peraturan ini hanya mengatur mengenai kepailitan untuk kasus pedagang saja. Sementara itu kepailitan untuk bukan pedagang diatur dalam *Reglement op de Rechtsvordering* atau disingkat Rv (S. 1847-52 jo. 1849-63). Akan tetapi karena peraturan ini menimbulkan kesulitan-kesulitan maka pada tahun 1905 diundangkan *Faillissementsverordening*. Akan tetapi peraturan ini hanya berlaku bagi orang yang termasuk golongan Eropa. Walaupun *Faillissementsverordening* hanya berlaku bagi golongan Eropa, namun golongan penduduk Hindia Belanda selain golongan Eropa dapat juga menggunakan *Faillissementsverordening* melalui lembaga penerapan hukum (untuk golongan Timur Asing) dan lembaga penundukan diri secara sukarela (untuk golongan Bumiputera dan golongan Timur Asing bukan Cina). Peraturan *Faillissementsverordening* masih berlaku hingga tahun 1998. Pada tahun 1998 pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No. 4 Tahun 1998 dengan pertimbangan untuk menyempurnakan *Faillissementsverordening* atau Undang-Undang tentang Kepailitan sebagaimana termuat dalam Staatsblad Tahun 1905

<sup>16</sup> Putusan Nomor: 26/PAILIT/2008/PN.NIAGA.JKT.PST, hal. 3.

<sup>17</sup> Ibid, hal. 20.

No. 217 jo. Staatsblad Tahun 1906 No. 348 dan penyesuaian dengan keadaan serta kebutuhan bagi penyelesaian utang-piutang. Selain itu juga untuk mewujudkan mekanisme penyelesaian sengketa secara adil, cepat, terbuka, dan efektif melalui suatu pengadilan khusus dilingkungan perdilan umum. Seiring berjalannya waktu dan disesuaikan dengan keadaan maka peraturan yang berlaku mengenai kepailitan sekarang diatur dalam Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUK-PKPU).

Syarat untuk mengajukan permohonan pailit, berdasarkan Pasal 2 ayat (1) UUK-PKPU mengatakan bahwa “debitor yang mempunyai dua atau lebih kreditor dan tidak membayar lunas sedikitnya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih, dinyatakan pailit dengan putusan. Pengadilan, baik atas permohonannya sendiri maupun atas permohonan satu atau lebih kreditornya.” Dalam pasal ini jelas mengatakan bahwa syarat untuk memohon pailit adalah harus mempunyai dua atau lebih kreditor dan sedikitnya mempunyai satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih.

Dalam kasus Adam Air, syarat ini telah terpenuhi karena Adam Air telah memiliki lebih dari satu kreditor, yang mana para kreditor tersebut adalah:

1. Toko Global (qq Tjhin Ket Khin),
2. Toko Jaya Makmur (qq Wiki Widyanto),
3. PT. Pendawa Auto,
4. PT. Mafati Indonesia,
5. Toko Bintang Waris Warna,
6. Toko Vijaya Motor.

Selain dari kreditor-kreditor tersebut, Adam Air juga telah memiliki satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih yakni utang terhadap CV. Cici qq Dra. Luvida Eviyanti.

Sebagai tindak lanjut dari kegiatan pengawasan terhadap PT. Adam Skyconnection Airlines selaku pemegang *Air Operation Manual* (AOC) No. 121-036, Dirjen Perhubungan Udara menemukan bahwa dalam menjalankan kegiatan operasionalnya telah terjadi beberapa penyimpangan yaitu:

- a. Beberapa kegiatan pengoperasian pesawat udara tidak dijalankan sesuai dengan *Company Operation Manual*.

- b. Beberapa pelatihan Sumber Daya Manusia (SDM) tidak dilaksanakan sesuai dengan *Company Training Program*.
- c. Beberapa pelaksanaan perawatan tidak dijalankan sesuai dengan *Company Maintenance Manual*.

Pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan mengatakan bahwa:

- (1) Menteri menetapkan persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagai pedoman dalam proses kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara.
- (2) Persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi persyaratan yang berkaitan dengan:
  - a. Standar kelaikan udara;
  - b. Rancang bangun pesawat udara;
  - c. Pembuatan pesawat udara;
  - d. Perawatan pesawat udara;
  - e. Pengoperasian pesawat udara;
  - f. Standar kebisingan pesawat udara;
  - g. Ambang batas gas buang pesawat udara;
  - h. Personil pesawat udara.
- (3) Penetapan persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. Keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. Perkembangan teknologi;
  - c. Sumber daya manusia yang professional;
  - d. Ketentuan-ketentuan internasional;
  - e. Efektifitas dan efisiensi;
  - f. Pencegahan pencemaran lingkungan.

Alasan-alasan mengenai kegiatan operasional yang tidak dilakukan dengan baik oleh Adam Air, menurut Dirjen Perhubungan berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan dan penumpang dari pengguna jasa Adam Air. Oleh karena itu *Operation Sertificate* dari PT. Adam Skyconnection Airlines dengan ini dinyatakan dicabut oleh Dirjen Perhubungan dan dilarang melakukan kegiatan

pengoperasian pesawat udara sejak tanggal 19 Maret 2008 pukul 00.00 WIB. Hal ini sesuai dengan Pasal 100 PP No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan yang mengatakan bahwa pemegang sertifikat keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dapat langsung dikenai sanksi pencabutan sertifikat tanpa melalui proses sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dalam hal ini pemegang sertifikat terbukti:

- a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b. Memperoleh sertifikat dan/atau surat izin dengan cara yang tidak sah; atau
- c. Secara nyata melakukan tindakan yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Pihak-pihak yang bisa dimohon atau dinyatakan pailit adalah:

1. Orang perorangan

Debitor yang mempunyai dua atau lebih kreditor dan tidak membayar lunas sedikitnya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih, dinyatakan pailit dengan putusan pengadilan yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 UU Kepailitan, baik atas permohonannya sendiri maupun atas permintaan seorang atau lebih kreditornya. Yang dimaksud debitor disini dapat terdiri dari orang atau badan hukum pribadi, yang bisa berupa manusia maupun badan hukum seperti perseroan terbatas, yayasan atau yang lainnya.

2. Debitor yang telah menikah

Permohonan-permohonan pailit yang diajukan oleh debitor yang menikah, harus ada persetujuan suami atau istrinya, apabila diantara mereka ada percampuran harta (Pasal 4 UU Kepailitan). Dalam Pasal 119 KUHPerdara menyebutkan bahwa mulai saat perkawinan dilangsungkan demi hukum berlakulah persatuan bulat antara kekayaan suami dan istri, sekadar mengenai itu dengan perjanjian kawin tidak diadakan ketentuan lain. Oleh karena itu bagi mereka yang menikah berdasarkan KUHPerdara, untuk mengajukan permohonan pailit haruslah ada persetujuan dari suami atau istrinya kecuali diantara mereka ada perjanjian perkawinan.

3. Badan-badan hukum, seperti perseroan terbatas, perusahaan negara, koperasi, perkumpulan-perkumpulan yang berstatus badan hukum, misalnya yayasan.

Badan hukum sebagai subjek hukum yang mempunyai kekayaan terpisah dari kekayaan perseronya juga dapat dinyatakan pailit. Dengan pernyataan pailit, organ badan hukum tersebut akan kehilangan hak untuk mengurus kekayaan badan hukum. Pengurusan harta kekayaan badan hukum yang dinyatakan pailit beralih kepada kuratornya. Oleh karena itu, menurut ketentuan Pasal 24 UU Kepailitan, gugatan hukum yang bersumber pada hak dan kewajiban harta kekayaan debitor pailit harus diajukan kepada kuratornya.

Apabila yang dinyatakan pailit suatu Perseroan Terbatas (PT), koperasi atau badan hukum lain seperti perkumpulan atau yayasan yang mempunyai status badan hukum, maka pengurus yang mempunyai kewajiban untuk mempertanggungjawabkan kepailitan tersebut.

4. Harta warisan

Dalam UU Kepailitan mengenai kepailitan yang berhubungan dengan harta warisan ini diatur ke dalam bagian tersendiri secara lebih rinci, yaitu pada bagian kesembilan tentang Kepailitan Harta Peninggalan. Dalam Pasal 207 UU Kepailitan mengatakan bahwa harta kekayaan orang yang meninggal harus dinyatakan dalam keadaan pailit, apabila dua atau lebih kreditor mengajukan permohonan untuk itu dan secara singkat dapat membuktikan bahwa:

- a. Utang orang yang meninggal, semasa hidupnya tidak dibayar lunas; atau
- b. Pada saat meninggalnya orang tersebut, harta peninggalannya tidak cukup untuk membayar utangnya.

Putusan pernyataan pailit berakibat demi hukum dipisahkannya harta kekayaan orang yang meninggal dari harta kekayaan ahli warisnya. Dalam kepailitan harta warisan atau harta peninggalan tidak dikenal atau tidak berlaku adanya perdamaian sebagaimana yang diatur dalam UU Kepailitan, kecuali apabila warisannya telah diterima oleh ahli waris secara murni.

Dalam hal ini PT. Adam Skyconnection Airlines termasuk dalam badan-badan hukum yang bisa dimohonkan pailit sesuai dengan Keputusan Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. C-00301

HT.01.01.TH.2003 tentang Pengesahan Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT. Adam Skyconnection Airlines. Yang mana ketentuan ini sudah sesuai dengan Pasal 7 ayat (4) UUPT yang mengatakan bahwa perseroan memperoleh status badan hukum pada tanggal diterbitkannya keputusan menteri mengenai pengesahan badan hukum. PT. Adam Skyconnection Airlines sebagai subjek hukum yang mempunyai kekayaan terpisah dari kekayaan pemegang saham. Apabila terdapat pernyataan pailit, direksi akan kehilangan hak untuk mengurus kekayaan badan hukum. Pengurusan harta kekayaan badan hukum yang dinyatakan pailit beralih kepada kuratornya. Oleh karena itu, menurut ketentuan Pasal 24 UU Kepailitan, gugatan hukum yang bersumber pada hak dan kewajiban harta kekayaan debitor pailit harus diajukan kepada kuratornya.

Dalam kasus PT. Adam Skyconnection Airlines ini yaitu dapat dimungkinkan untuk mengajukan permohonan pailit setelah ijin usaha dicabut karena pada saat ijin usaha dicabut badan usaha dari PT. Adam Skyconnection Airlines masih ada. Selain itu mengenai masalah pencabutan izin usaha dengan permohonan pailit merupakan dua hal yang berbeda, karena pencabutan izin usaha berkaitan dengan usaha dari perusahaan Adam Air sedangkan permohonan pailit (kepailitan) berkaitan dengan badan hukum dari perusahaan Adam Air. Akibat hukum dari pencabutan izin tersebut adalah dilarang beroperasinya usaha dari perusahaan Adam Air. Setelah pencabutan ijin usaha Adam Air dicabut, seharusnya pihak Adam Air melakukan perbaikan sebagaimana yang ditentukan, akan tetapi perbaikan tersebut tidak dilakukan sehingga menyebabkan AOC dari Adam Air pun dicabut. Pencabutan ijin usaha dari Adam Air tidak mempengaruhi permohonan pailit tersebut. Karena pada saat pengajuan permohonan pailit tersebut, organ badan hukum tersebut hanya kehilangan hak untuk mengurus kekayaan badan hukum, karena hak untuk mengurus kekayaan badan hukum tersebut beralih kepada kurator.

### **3.5 Analisa Mengenai Perjanjian Kerjasama Antara Pemohon dan Termohon**

Di dalam perjanjian yang telah disepakati oleh pemohon dan termohon, disetujui bahwa jangka waktu perjanjian kerjasama ini berlaku selama 1 (satu)

tahun terhitung tanggal 10 September 2007 sampai dengan 9 September 2008, dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak.

Kerjasama ini tidak berjalan sesuai dengan yang diharapkan pemohon, karena termohon yang merupakan salah satu perusahaan swasta yang memberikan pelayanan atau jasa penerbangan, beberapa kali mengalami musibah baik yang menimbulkan kematian maupun luka-luka kepada para penumpangnya. Selain itu pada tanggal 19 Maret 2008, izin usaha penerbangan termohon dicabut oleh pemerintah, sehingga termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara. Akibat dari terjadinya berbagai kejadian yang menimpa Adam Air tersebut maka pemohon merasa bahwa tidak perlu lagi untuk melakukan kewajibannya sebagaimana yang tertuang di dalam Pasal 4 perjanjian kerjasama “Antar Jemput Crew”. Akan tetapi pemenuhan dari perjanjian tersebut harus tetap dilakukan mengingat hak untuk dibayarkannya pemohon masih ada walaupun kewajibannya sudah tidak dilakukan lagi.

Kepastian mengenai perjanjian yang telah disepakati oleh pemohon dan termohon ini, berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan pengacara pemohon adalah bahwa perjanjian tersebut tetap dilaksanakan sesuai dengan yang disepakati. Dalam hal ini yang masih dilaksanakan adalah pembayaran walaupun kewajiban pemohon sudah tidak dilakukan lagi.

Berdasarkan Pasal 36 ayat (1) UUK-PKPU menyatakan bahwa dalam hal pada saat putusan pernyataan pailit diucapkan, terdapat perjanjian timbal balik yang belum atau baru sebagian dipenuhi, pihak yang mengadakan perjanjian dengan debitor dapat meminta kepada kurator untuk memberikan kepastian tentang kelanjutan pelaksanaan perjanjian tersebut dalam jangka waktu yang disepakati oleh kurator dan pihak tersebut. Dalam kasus ini, pemohon meminta kepada kurator untuk memberikan kepastian tentang kelanjutan pelaksanaan dari perjanjian tersebut.

Kepastian tentang pelaksanaan perjanjian ini adalah termohon tetap melaksanakan kewajibannya kepada pemohon sesuai yang tertera di dalam Pasal 5 Perjanjian Kerjasama Antar Jemput Crew yakni, pihak pertama bersedia dan setuju dengan biaya atau uang sewa mobil operasional pihak kedua sebesar Rp. 117.500.000,- (Seratus Tujuh Belas Juta Lima Ratus Ribu Rupiah) setiap bulan,

dengan pembayaran dimuka yang akan dibayarkan setiap 1 (satu) minggu sekali masing-masing sebesar Rp. 29.375.000,- (Dua Puluh Sembilan Juta Tiga Ratus Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah).

Dalam kasus ini kewajiban pemohon sudah tidak dilakukan lagi mengingat usaha dari termohon sudah tidak berjalan lagi karena dicabutnya Air Operator Certificate (AOC) dari PT. Adam Skyconnection Airlines oleh pemerintah. Akan tetapi, mengingat jangka waktu dari perjanjian tersebut adalah 1 (satu) tahun maka pemohon meminta kepada termohon melalui gugatannya untuk tetap memenuhi kewajibannya.

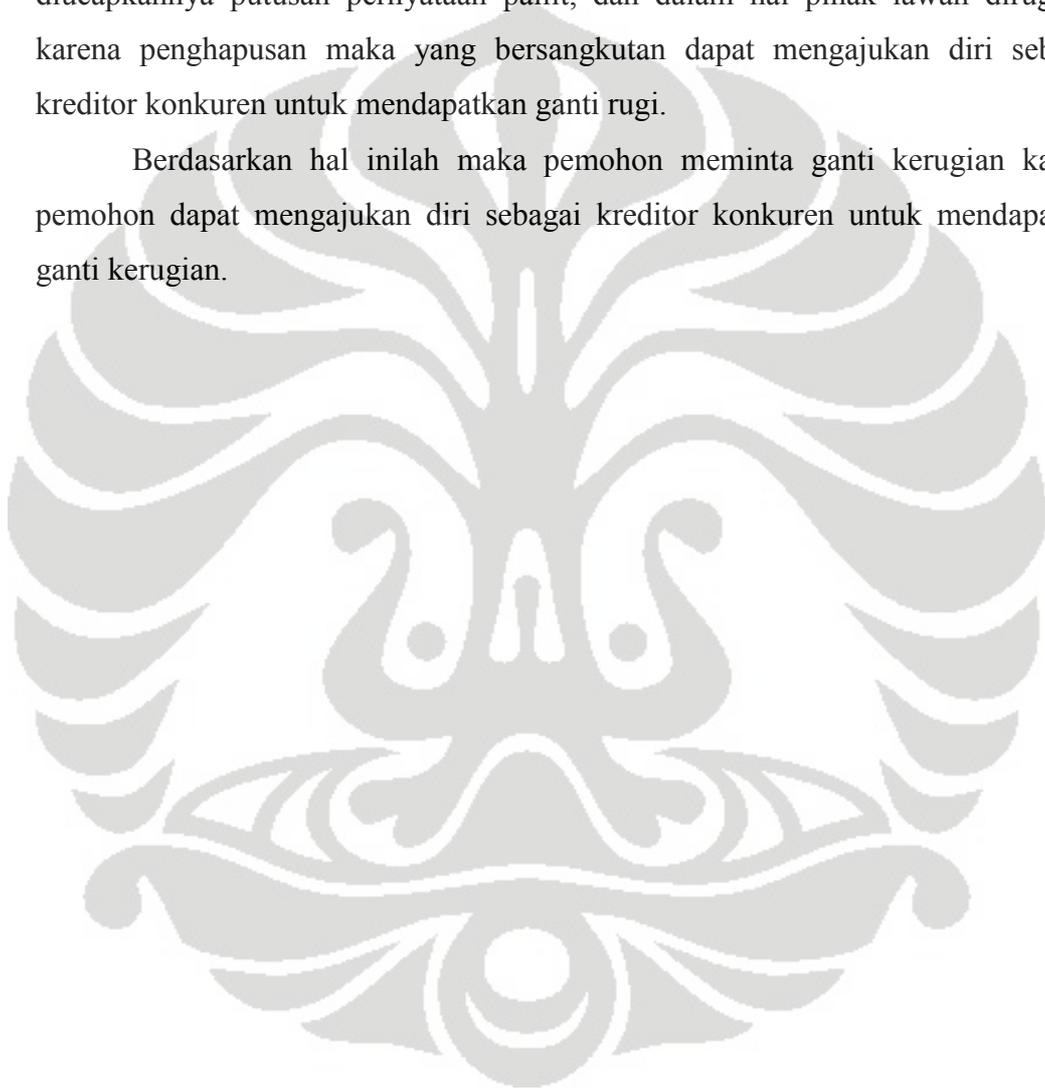
Mengenai addendum perjanjian kerjasama antar jemput crew yang dibuat pada tanggal 1 April 2008 otomatis tidak berlaku, karena yang menandatangani perjanjian tersebut bukan orang yang berwenang. Nasrullah Nawawi ini bukan orang yang berwenang karena dia menandatangani addendum tersebut tanpa surat kuasa, sedangkan Pasal 103 UUPT menyatakan bahwa direksi dapat memberi kuasa tertulis kepada 1 (satu) orang karyawan Perseroan atau lebih atau kepada orang lain untuk dan atas nama Perseroan melakukan perbuatan hukum tertentu sebagaimana yang diuraikan dalam surat kuasa. Selain itu hal ini juga tidak sesuai dengan Akta Pendirian PT. Adam Skyconnection Airlines Nomor: C-00301 HT.01.01.TH.2003 dalam pasal 11 angka 7 yang menyatakan bahwa Direksi untuk perbuatan tertentu berhak pula mengangkat seorang atau lebih sebagai wakil atau kuasanya dengan memberikan kepadanya kekuasaan yang diatur dalam surat kuasa. Hal ini juga bertentangan dengan Pasal 1132 KUHPerdara yang mengatakan bahwa syarat sahnya suatu perjanjian adalah:

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

Sedangkan addendum perjanjian tersebut tidak sesuai dengan Pasal 1320 angka 2 KUHPerdara ini. Sehingga akibat dari kejadian ini adalah untuk perjanjian tersebut dapat dimintakan pembatalan. Karena dari pihak termohon meminta pembatalan atas perjanjian tersebut, maka secara otomatis perjanjian tersebut tidak berlaku mengingat yang menandatangani bukan orang yang berwenang.

Akibat dari perjanjian apabila dinyatakan pailit adalah perjanjian tersebut menjadi hapus. Ini sesuai dengan Pasal 37 ayat (1) UUK-PKPU yang menyatakan apabila dalam perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 telah diperjanjikan penyerahan benda dagangan yang biasa diperdagangkan dengan suatu jangka waktu dan pihak yang harus menyerahkan benda tersebut sebelum penyerahan dilaksanakan dinyatakan pailit maka perjanjian menjadi hapus dengan diucapkannya putusan pernyataan pailit, dan dalam hal pihak lawan dirugikan karena penghapusan maka yang bersangkutan dapat mengajukan diri sebagai kreditor konkuren untuk mendapatkan ganti rugi.

Berdasarkan hal inilah maka pemohon meminta ganti kerugian karena pemohon dapat mengajukan diri sebagai kreditor konkuren untuk mendapatkan ganti kerugian.



## **BAB 4**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dan permasalahan yang dikemukakan pada bab-bab sebelumnya dapat disusun kesimpulan sebagai berikut:

1. Adam Air yang didirikan pada tanggal 21 November 2002 merupakan perusahaan yang bergerak di bidang penerbangan. Hanya dalam waktu 3 (tiga) tahun maskapai penerbangan ini berkembang dengan pesat. Maskapai penerbangan ini menawarkan tiket penerbangan murah yang diseimbangkan dengan service pelayanan dan pengalaman terbang yang baik. Akan tetapi pada tahun 2007 merupakan awal dari terjadinya berbagai insiden dan kecelakaan yang menimpa maskapai Adam Air yang mengakibatkan kematian dan luka-luka pada korban. Hal ini menyebabkan pihak pemerintah membuat pemeringkatan atas maskapai-maskapai yang memenuhi syarat keselamatan dan ternyata Adam Air ada di peringkat ketiga yang berarti hanya memenuhi syarat minimal keselamatan dan masih ada beberapa persyaratan yang belum dilaksanakan dan berpotensi mengurangi tingkat keselamatan penerbangan. Perusahaan Investasi Indonesia yaitu PT. Bhakti Investama melalui anak perusahaannya yaitu Global Air Transport membeli 50% saham dari Adam Air. Namun setahun kemudian Global Air Transport menarik seluruh saham yang dimilikinya, karena merasa bahwa Adam Air tidak melakukan perbaikan tingkat keselamatan dan transparansi. Setelah Global Air Transport menarik sahamnya tersebut, tidak lama kemudian Operation Specification dari Adam Air juga dicabut oleh pemerintah. Hal ini sebagai tindak lanjut dari kegiatan pengawasan terhadap PT. Adam Air. Di dalam kasus PT. Adam Skyconnection Airlines dimungkinkan untuk mengajukan permohonan pailit setelah ijin usaha dicabut. Karena selain syarat untuk mengajukan permohonan pailit yang terdapat di dalam pasal 2 ayat (1) UUK-PKPU telah terbukti, yakni debitor mempunyai lebih dari satu kreditor dan mempunyai satu utang yang telah jatuh tempo. Selain itu debitor juga tidak menjalankan kegiatan operasionalnya sesuai dengan peraturan yang ada, yang dalam hal ini

tidak sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. PT. Adam Skyconnection Airlines termasuk ke dalam badan-badan hukum yang bisa dimohon pailit karena Adam Air sebagai subjek hukum yang mempunyai kekayaan yang terpisah dari kekayaan pemegang saham. Oleh karena itu dalam kasus PT. Adam Skyconnection Airlines ini dimungkinkan untuk mengajukan permohonan pailit setelah ijin usaha dicabut karena pada saat ijin usaha dicabut, badan usaha dari PT. Adam Skyconnection Airlines ini masih ada. Sehingga pencabutan ijin usaha ini tidak mempengaruhi permohonan pailit dari CV. CICI tersebut. Selain itu permohonan pailit dengan pencabutan izin merupakan dua hal yang berbeda, karena permohonan pailit berkaitan dengan badan hukum dari Adam Air sedangkan pencabutan izin usaha berkaitan dengan usaha dari Adam Air itu sendiri. Permohonan kepailitan di dalam kasus ini pun juga merupakan ultimum remedium, mengingat tidak ada upaya hukum lain yang dapat ditempuh dikarenakan izin usaha dari termohon sudah dicabut oleh pemerintah sehingga termohon sudah tidak dapat melakukan kegiatan operasionalnya yang mengakibatkan tidak adanya pemasukan lagi dari termohon.

2. Di dalam perjanjian kerjasama antara pemohon dan termohon yang dibuat pada tanggal 10 September 2007 ini, tidak berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan. Karena pada saat berlangsungnya perjanjian tersebut, termohon sebagai salah satu perusahaan swasta yang bergerak di bidang penerbangan telah mengalami beberapa kejadian yang merugikan pihak termohon sendiri yang mengakibatkan perusahaan termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara, dalam hal ini dicabutnya operation specification termohon oleh pemerintah. Selain dicabutnya operation specification tersebut, hal ini juga mengakibatkan pemohon untuk tidak lagi melakukan kewajibannya sebagaimana yang tertuang di dalam pasal 4 perjanjian kerjasama “Antar Jemput Crew”. Akan tetapi pemenuhan dari perjanjian tersebut terhadap pemohon tetap dilakukan oleh termohon, mengingat hak untuk dibayarkannya pemohon masih ada walaupun kewajiban pemohon sudah tidak dilakukan lagi. Kepastian mengenai kelanjutan pelaksanaan dari

perjanjian ini setelah putusan pailit diberikan kepada kurator, karena sesuai dengan pasal 36 UUK-PKPU. Mengenai addendum perjanjian yang dibuat setelah pencabutan spesifikasi yang dilakukan oleh pemerintah otomatis tidak berlaku, karena yang menandatangani bukan orang yang berwenang dan pihak termohon meminta pembatalan atas addendum tersebut.

#### 4.2 Saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis berikan:

1. Apabila dalam perjanjian kerjasama timbul masalah-masalah hukum, misalnya adanya utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih, sebaiknya para kreditor mempertimbangkan terlebih dahulu apakah ada upaya-upaya hukum yang dapat ditempuh dalam hal pencairan tagihan misalnya dengan restrukturisasi hutang. Walaupun sebenarnya masalah-masalah hukum tersebut telah memenuhi syarat untuk diajukannya permohonan pailit, sebagaimana tercantum di dalam pasal 2 ayat (1) UUK-PKPU. Akan tetapi di dalam kasus Adam Air ini, tidak diperlukan upaya hukum lain mengingat kepailitan merupakan ultimum remedium di dalam kasus ini.
2. Sebaiknya maskapai penerbangan lebih memperhatikan dan mentaati prosedur keselamatan penumpang, agar tidak terjadi kecelakaan yang menimbulkan korban sehingga tidak merugikan penumpang yang menggunakan jasa penerbangan tersebut.

## DAFTAR REFERENSI

- Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja. Seri Hukum Bisnis Kepailitan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2004.
- Bagus Irawan. Aspek-Aspek Hukum Kepailitan; Perusahaan dan Asuransi. Bandung: PT. Alumni. 2007.
- Bank Indonesia. Penerapan Z-Score Untuk Memprediksi Kesulitan Keuangan dan Kebangkrutan Perbankan Indonesia. Jakarta: Bank Indonesia. 1999.
- Charamarrasjid. Menyingkap Tabir Perseroan (Piercing The Corporate Veil) Kapita Selektta Hukum Perusahaan. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2000.
- Chidir Ali. Badan Hukum. Bandung: Alumni. 1999.
- Daniel Suryana. Hukum Kepailitan (Kepailitan Terhadap Badan Usaha Asing Oleh Pengadilan Niaga Indonesia). Bandung: Pustaka Sutra. 2007.
- E. Suherman. Hukum Udara Indonesia dan Internasional. Bandung: Alumni. 1978.
- Elips. Kamus Hukum Ekonomi Elips. Jakarta: Proyek Elips. 1997.
- Emmy Yuhassarie. Undang-Undang Kepailitan dan Perkembangannya. Jakarta: Pusat Pengkajian Hukum. 2005.
- Hadi Subhan. Hukum Kepailitan. Jakarta: Kencana Prenada Group. 2008
- J. Satrio. Hukum Perjanjian. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. 1992.
- Jono. Hukum Kepailitan. Jakarta: Sinar Grafika. 2008.
- Kartini Mulyadi. Kepailitan dan Penyelesaian Utang Piutang. Penyelesaian Utang Piutang Melalui Pailit atau Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang. Ed. Rudhi A Lontoh. Bandung: PT. Alumni. 2001. 168.
- Kartini Mulyadi. Kreditor Preferen dan Kreditor Separatis Dalam Kepailitan. Undang-Undang Kepailitan dan Perkembangannya. Ed. Emmy Yuhassarie. Jakarta: Pusat Pengkajian Hukum. 2005. 164.
- Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja. Perikatan Pada Umumnya. Jakarta: PT. Raja Grafindo. 2003.
- Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja. Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2003.

- Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja. Pedoman Menangani Perkara Kepailitan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2003.
- Man S. Sastrawidjaja. Hukum Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang. Bandung: PT. Alumni. 2006.
- Munir Fuady. Hukum Pailit Dalam Teori dan Praktek. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. 2005.
- Munir Fuady. Hukum Perusahaan Dalam Paradigma Hukum Bisnis. Bandung: Citra Aditya Bakti. 2002.
- P.N.H. Simanjuntak. Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia. Jakarta: Djambatan. 1999.
- Peter Mahmud Marzuki. Penelitian Hukum. Jakarta: Prenada Media. 2005.
- Philip Kotler dan Hermansyah Kartajaya. Sepositioning Asia: From Bubble to Sustainable Economy. Terjemahan David Octarevia. Jakarta: Salemba Empat. 2001.
- R. Ali Rido. Badan Hukum dan Kedudukan Badan Hukum Perseroan, Perkumpulan, Koperasi, Yayasan, Wakaf. Bandung: Alumni. 2001.
- R. Soebekti. Aneka Perjanjian. Bandung: Alumni. 1974.
- Rachmadi Usman. Dimensi Hukum Kepailitan di Indonesia. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. 2004.
- Rahayu Hartini. Hukum Kepailitan. Malang: Bayu Media. 2003.
- Rahayu Hartini. Penyelesaian Sengketa Kepailitan di Indonesia. Jakarta: Kencana Prenada Group. 2009.
- Ricardo Simanjuntak. Kepailitan dan Likuidasi (Studi Kasus: BPPN vs PT. Muara Alas Prima). Analisa Putusan Kepailitan Pada Pengadilan Niaga Jakarta. Ed. Valerie Selvie Sinaga. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Katholik Atmajaya. 2005. 185.
- Soerjono Soekanto. Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: UI Press. 1984.
- Sri Redjeki Hartono. Hukum Kepailitan. Malang: UMM Press. 2008.
- Sutan Remy Sjahdeini. Hukum Kepailitan: Memahami Faillissementsveordering Juncto Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1998. Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti. 2002.

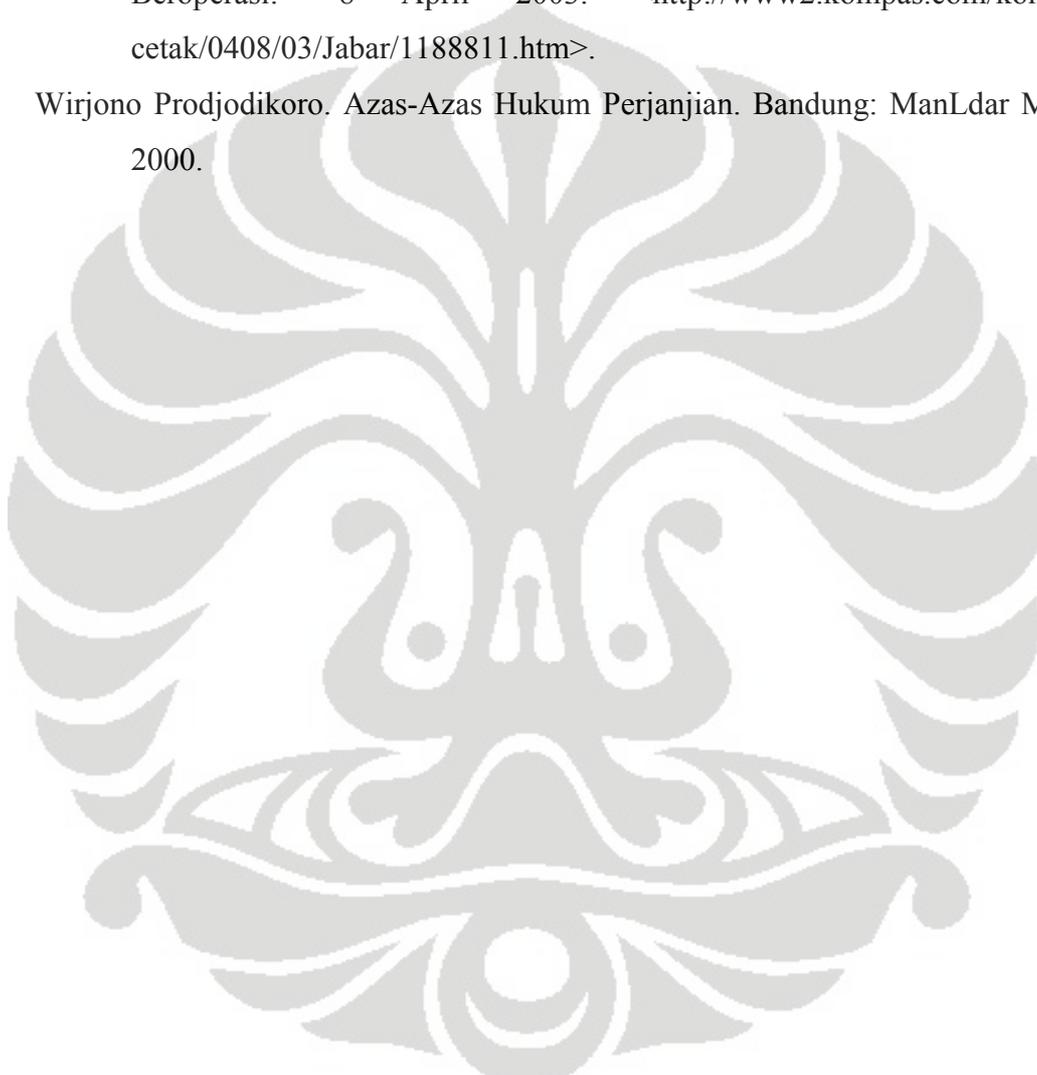
Sutan Remy Sjahdeini. Hukum Kepailitan; Memahami Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan. Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti. 2009.

Subekti. Hukum Perjanjian. Jakarta: PT. Intermasa. 2001.

Suwarno Muhammad. Strategi Penyehatan Perusahaan: Generik dan Kontekstual. Yogyakarta: Ekonisia. 2001.

Tengku Burhanuddin. "Delapan Perusahaan Penerbangan Hingga Kini Belum Beroperasi." 8 April 2003. <<http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0408/03/Jabar/1188811.htm>>.

Wirjono Prodjodikoro. Azas-Azas Hukum Perjanjian. Bandung: ManLdar Maju. 2000.



# PUTUSAN

Nomor: 26/PAILIT/2008/PN.NIAGA.JKT.PST.

## DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara permohonan pernyataan Pailit pada tingkat pertama, telah menjatuhkan Putusan sebagai berikut dalam perkara permohonan pernyataan pailit yang diajukan oleh :

C.V. CICI qq. Ora. LUIDA EVIYANTI, beralamat di Swatantra IV, Jatiasih, Bekasi, dalam hal ini diwakili oleh kuasanya Lukman Arifin, S.H. dan Rochjantono Soeod, S.H., Advokat dan Pengacara, beralamat di Kantor Hukum "Arifin & Associates", Jalan Raden Saleh No. 45 E, Jakarta Pusat (10330), berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 13 Mei 2008, selanjutnya disebut sebagai Pemohon ;

Terhadap:

O-7-  
C / < :  
S : :  
- :  
= > :  
- :  
DAM SKYCONNECTION AIRLINES, berkedudukan di Jalan Gedong Panjang Raya No. 28, Jakarta Barat, dalam hal ini diwakili oleh kuasanya Benny Ponto, S.H., M.H., Advokat pada Kantor Advokat Kailimang & Ponto di Menara Kuningan, Lt. 14/A Jl. H.R. Rasuna Said Blok X-7, Kav. 5 Jakarta, berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal 23 Mei 2008, selanjutnya disebut sebagai Termohon ;

Pengadilan Niaga Tersebut;

Setelah membaca surat-surat dalam berkas perkara yang bersangkutan;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara;

Setelah memeriksa bukti-bukti yang diajukan di persidangan oleh kedua belah pihak yang berperkara;

## TENTANG DUDUKNYA PERKARA:

Menimbang, bahwa Pemohon melalui kuasanya di dalam surat permohonannya tertanggal 13 Mei 2008, yang didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri/Niaga Jakarta Pusat pada tanggal : 14 Mei 2008, dibawah

register Nomor : 26/PAILIT/2008/PN.NIAGA.JKT.PST., telah mengajukan permohonan Pailit dengan mengemukakan alasan-alasan sebagai berikut :

1. Bahwa Pemohon mempunyai kegiatan usaha perdagangan barang (supplier) dan jasa sesuai dengan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) Kecil No. 517/30-04/1306/BINUS/1/2004, tertanggal 20 Januari 2004, kemudian berdasarkan Perjanjian Kerja sama "Antar Jempur Crew", tertanggal 10 September 2007, Pemohon menjadi salah satu rekanan Termohon yang menyediakan jasa (berupa mobil operasional) untuk antar jempur crew (awak pesawat) yang bekerja pada Termohon, yaitu pilot, co-pilot, pramugara dan pramugari dari tempat kediaman sampai dengan Bandara Soekarno Hatta maupun sebaliknya (bukti P-1) ;
2. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam pasal 7 tentang "Jangka Waktu Kerja Sarna", Pemohon dan Termohon menyetujui jangka waktu perjanjian Kerja sama ini berlaku selama 1 (satu) tahun, terhitung tanggal 10 September 2007 s/d 09 September 2008, dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak ;
3. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam pasal 5 tentang "Biaya/Uang Sewa", Termohon bersedia dan setuju biaya/uang sewa mobil operasional yang disediakan Pemohon adalah sebesar Rp. 117.500.000,- (seratus tujuh belas juta lima ratus ribu rupiah) per bulan, dengan pembayaran dimuka yang akan dibayarkan setiap 1 (satu) minggu sekali @ Rp. 29.375.000,- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) ;  
diharapkan perusahaan swasta yang memberikan pelayanan/jasa penerbangan, ternyata armada pesawat terbang yang dioperasikannya beberapa kali telah mengalami musibah, baik yang menimbulkan kematian maupun luka-luka pada para penumpangnya di beberapa lokasi di Indonesia, beberapa waktu yang lalu, padahal Termohon dituntut untuk memperhatikan keselamatan penerbangan bagi masyarakat pengguna jasanya\_ Hal ini menunjukkan bahwa Termohon telah lalai dan tidak berhati-hati dalam menjalankan usahanya, yang sangat beresiko tinggi ;
5. Bahwa disamping itu sebagaimana dapat diketahui oleh masyarakat luas, ternyata internal perusahaan Termohon juga mengalami ketidak harmonisan diantara para pemegang sahamnya, dimana 2 (dua) perusahaan lainnya sebagai pemegang saham 50% (lima puluh persen) telah mengundurkan diri dari perusahaan Termohon, sehingga jalannya

usaha perusahaan Termohon sudah tidak dapat dipertahankan lebih lanjut, terlebih lagi izin usaha penerbangannya telah dicabut oleh Pemerintah, sehingga seluruh pesawat Adam Air tidak dapat beroperasi berarti seluruh kegiatan operasional Termohon terhenti ;

6. Bahwa karena adanya masalah-masalah tersebut diatas. maka pada tanggal 01 April 2008 antara Pemohon dan Termohon \_telah ditanda tangani "Addendum Perjanjian Kerja Sarna Antar Jemput", tentang jangka waktu (yakni terhitung sejak tanggal 01 Maret sampai 01 Juni 2008) dan biaya/uang sewa sebesar Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah) per bulan, dengan pembayaran dimuka yang akan dibayarkan setiap 1 (satu) minggu sekali @ Rp. 15.000.000,- (lima belas juta rupiah) (bukti P-2);
7. Bahwa Pemohon telah mengajukan tagihan pembayaran biaya/sewa mobil operasional kepada Termohon masing-masing :
  - a. sebesar Rp. 29.375.000,- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah), untuk pembayaran tahap IV bulan Maret 2008, Kwitansi tertanggal 22 Maret 2008, tagihan mana telah diterima oleh Termohon sesuai dengan tanda terima tertanggal 07 April 2008 (bukti P-3a, P-3.b, P-3c) ;
  - b. sebesar Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah) untuk pembayaran bulan April 2008, Kwitansi tertanggal 22 April 2008, tagihan mana telah diterima oleh Termohon sesuai dengan Tanda Terima tertanggal 28 April 2008 (bukti P-4a, P-4b, P-4c) ;
8. Bahwa Pemohon telah memberikan surat teguran kepada Termohon agar supaya kedua tagihan tersebut dapat segera dilakukan pembayaran, masing-masing :

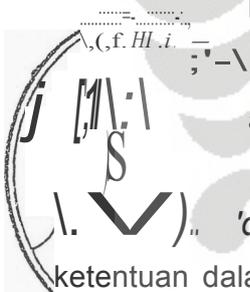
Dengan surat tertanggal 21 April 2008 dan 05 Mei 2008, keduanya telah diterima oleh Termohon sesuai dengan Tanda Terima tertanggal 21 April 2008 dan 05 Mei 2008 (bukti P.5a & P.5b, P.6a. – P.6b) ;

  - b. Dengan surat tertanggal 05 Mei 2008, telah diterima oleh Termohon sesuai dengan Tanda Terima tertanggal 05 Mei 2008 (bukti P.7a- P.7b), namun hingga saat diajukannya permohonan ini ke Pengadilan Niaga belum dibayar oleh Termohon;
9. Bahwa disamping mempunyai utang kepada Pemohon, ternyata Termohon masih mempunyai utang-utang lainnya, yang saat ini dapat Pemohon ketahui antara lain :
  - a. Toko "Global" (qq Tjhin Ket Khin), Jalan Puri Gardena Blok E 6/8, Rt. 007/014, Pegadungan, Kalideres, Jakarta Barat (bukti P-8) ;





- b. Toko "Jaya Makmur" (qq Wiki Widyanto), Jalan Peta Barat No. 78, Rt. 009/07, Kel. Kalideres, Jakarta Barat (bukti P-9) ;
  - c. PT. Pendawa Auto, Jalan Peta Barat No. 72, Cengkareng, Kalideres, Jakarta Barat (bukti P.10) ;
  - d. PT. Mafati Indonesia, Jalan Terbang Layang Golf Pondok Cabe (Depan Pintu Masuk Lapangan Terbang) No. 1QC-D, Jakarta Selatan (bukti P-11) ;
  - e. Toko "Bintang Waris Warna, Kp. Petopan Rt. 007/003, Muara, Teluk Naga, Tangerang (bukti P-12);
  - f. Toko "Vijaya Motor" (qq Rudy), Duta Garden Blok F.14/37, Rt. 010/008, Jurumudi Baru, Benda, Tangerang (bukti P.13) ;
  - g. Karyawan-Karyawan Termohon yang belum menerima pembayaran gaji/upah bulan April 2008, Jalan Gedong Panjang Raya No. 28, Jakarta Barat ;  
Sedangkan kreditur-kreditur lain serta jumlah piutang-piutang lainnya baru dapat diketahui secara pasti, apabila Termohon telah dinyatakan pailit dan dilakukan verifikasi dalam rapat pencocokkan piutang para kreditur yang dipimpin oleh Hakim Pengawas dan Kurator/Pengurus dikemudian hari ;
10. Bahwa oleh karena itu telah terbukti secara hukum tentang adanya utang Termohon yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih serta adanya kreditur-kreditur lain yang mempunyai piutang kepada Termohon, sehingga berdasarkan ketentuan dalam pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor :



Bahwa Majelis Niaga Pengadilan Termohon dapat dinyatakan pailit, karena telah terpenuhinya ketentuan dalam pasal 2 ayat (1) UUK ;

12. Bahwa untuk kepentingan pengurusan dan pemberesan harta pailit menurut UUK diperlukan pengangkatan Kurator, maka Pemohon mengusulkan kepada Majelis Hakim Niaga nama-nama sebagai berikut :

Sdr. Gunawan Widyaatmadja, S.H., dari Kantor Advokat "Gunawan Widyaatmadja & Rekan", berkantor di Sudirman Plaza-Marein Plaza, Lantai 10 8, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 76-78, Jakarta Selatan (12910);

Sdr. Anthony Prawira, S.H., dari Kantor Kurator dan Pengurus Anthony Prawira & Rekan, beralamat di Jalan Sima No. 27, Tomang Barat, sebagai Tim Kurator yang berdasarkan surat

Pernyataan yang dibuat, dinyatakan bahwa tidak mempunyai benturan kepentingan dengan debitur atau kreditur, dan tidak sedang menangani perkara kepailitan dan penundaan kewajiban pembayaran utang lebih dari 3 (tiga) perkara, sebagaimana ketentuan dalam pasal 15 ayat (3) UUK ;

13. Bahwa disamping itu, untuk kepentingan pemberesan harta pailit juga diperlukan penunjukkan seorang Hakim Pengawas dari Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat ;
14. Bahwa apabila Termohon dalam permohonan pailit ini mengajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU), maka Pemohon mohon kepada Majelis Hakim Niaga apabila Permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dikabulkan, tetap mengangkat :

Sdr. Gunawan Widyaatmadja, S.H., dari Kantor Advokat "Gunawan Widyaatmadja & Rekan", berkantor di Sudirman Plaza – Marein Plaza, Lantai 10 B, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 76-78, Jakarta Selatan (12910) ;

Sdr. Anthony Prawira, S.H., dari Kantor Kurator dan Pengurus Anthony Prawira & Rekan, beralamat di Jalan Sima No. 27, Tomang Barat, Jakarta Barat, sebagai Tim Pengurus;

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, kiranya Majelis Hakim Niaga sependapat dengan Pemohon dan karenanya berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya ;

Sehubungan dengan permohonan Termohon, PT. Adam Skyconnection Air Lines pailit dengan  
Majelis Hakim Niaga memutuskan sebagai berikut:

1. Mengangkat Sdr. Gunawan Widyaatmadja, S.H., dari Kantor Advokat "Gunawan Widyaatmadja & Rekan", berkantor di Sudirman Plaza Marein Plaza, Lantai 10 B, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 76-78 Jakarta Selatan (12910);

Sdr. Anthony Prawira, S.H., dari Kantor Kurator dan Pengurus Anthony Prawira & Rekan, beralamat di Jalan Bima No. 27, Tomang Barat, Jakarta Barat, sebagai Tim Kurator dalam Kepailitan ;

4. Menunjuk Hakim Niaga pada Pengadilan Niaga Jakarta Pusat sebagai Hakim Pengawas ;
5. Menghukum Termohon untuk membayar seluruh biaya perkara ini

Atau:

Apabila Majelis Hakim berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (ex aequo et bono) ;

Menimbang, bahwa pada hari sidang yang telah ditetapkan, Pemohon datang menghadap kuasanya.: Lukman Arifin, S.H. dan Rochja tono S.H., Advokat berdasarkan surat kuasa khusus tertanggal : 13 Mei 2008, sedangkan untuk Termohon datang menghadap kuasanya : Benny Ponto,S.H., M.H. berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal: 23 Mei 2008;

Menimbang, bahwa selanjutnya di persidangan telah dibacakan surat permohonan Pemohon, dimana Pemohon menyatakan tetap pada permohonannya ;

Menimbang, bahwa terhadap permohonan Pemohon tersebut, Termohon telah mengajukan tanggapan tertanggal : 5 Juni 2008, dengan mengemukakan hal-hal sebagai berikut :

1. Termohon dengan tegas menyatakan menolak seluruh dalil permohonan Pemohon, kecuali yang terbukti kebenarannya menurut hukum, dan diakui oleh Termohon;

Tentang Perjanjian Kerjasama "Antar Jemput Crew" tanggal 10 September 2007

2. Berdasarkan Perjanjian Kerjasama "Antar Jemput Crew" yang dibuat pada tanggal 10 September 2007 ("Perjanjian Kerjasama 10 September 2007") diadakan antara Pemohon dan Termohon, maksud dan tujuan kerjasama adalah mengantar jemput crew Termohon, dimana Pemohon mempunyai kewajiban untuk mengantarkan dan menjemput crew Termohon sesuai dengan waktu yang telah ditentukan Termohon dan bersedia melayani jadwal sebagaimana yang telah ditentukan oleh Termohon (lihat pasal 4 Perjanjian Kerjasama 10 September 2007). Kemudian atas pemenuhan kewajiban inilah maka Pemohon mempunyai hak untuk memperoleh pembayaran dari Termohon;
3. Sedangkan pasal 1 Perjanjian Kersajama 10 September 2007 yang dimaksud dengan crew adalah awak pesawat yang dimiliki Termohon yaitu Pilot (Capt), Co-Pilot (SFO & FO), Pramugara dan Pramugari ;
4. Berdasarkan uraian diatas maka sesuai dengan Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 bahwa tujuan dari Perjanjian Kerjasama Antar Crew

adalah adanya suatu schedule penerbangan (jadwal penerbangan) dari Termohon kepada Pemohon kemudian dengan disediakannya mobil operasional untuk mengantarkan crew Termohon (pilot, Co-Pilot, Pramugara dan Pramugari) sesuai dengan schedule penerbangan Uadwal penerbangan) yang ada kemudian Pemohon menerima pembayaran dari Termohon;

5. Sebagaimana telah didalilkan juga dalam Permohonan Pemohon bahwa pada tanggal 19 Maret 2008, izin usaha penerbangan (Operation Specification) Termohon dicabut oleh Pemerintah, sehingga Termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara. Oleh sebab itu sejak tanggal 19 Maret 2008 seluruh kegiatan Penerbangan Termohon telah berhenti ;
6. Bahwa keadaan Termohon yang operasional penerbangannya sudah berhenti sejak 19 Maret 2008, dimana secara nyata tidak ada lagi schedule penerbangan Uadwal penerbangan). Oleh karena itu jelaslah bahwa sejak 19 Maret 2008. Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 (sesuai maksud dan tujuan dari kerjasama yang disepakati Termohon dan Pemohon) sepatutnya berakhir karena obyek kerjasama antara Pemohon dan Termohon sudah tidak ada. Hal inipun telah diketahui oleh Pemohon sebagaimana didalilkan dalam angka 5 Permohonannya. Sebagai catatan penghentian operasional penerbangan Termohon adalah diluar kemampuan ataupun kehendak Termohon ;
7. Namun demikian dalil Pemohon dalam permohonannya angka 7 huruf a Pemohon mengajukan tagihan sebesar Rp. 29.375.000,- (dua puluh bilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah), sebagai sisa tagihan Maret, quod non ada tersisa yang belum dibayarkan, Termohon engetahui saat adanya permohonan ini. Tidak ada satupun an yang disampaikan oleh Pemohon kepada Termohon 'Ji ngan dengan tagihannya tersebut, tetapi langsung mengajukan ohonan

hubungan baik yang telah terjalin selama ini dengan pihak Pemohon, dengan itikad baik, dalam persidangan ini tanggal 5 Juni 2008 Termohon membayarkan secara tunai tagihan Pemohon sebesar Rp. 29.375.000 (dua puluh sembilan juta tigas ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) ;

Tentang Addendum Pe1janjian kerjasama Antar Jemput tanggal 01 April 2008;

8. Termohon tidak mempunyai hutang apapun yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih kepada Pemohon berdasarkan Addendum Perjanjian

Kerjasama Antar Jemput tanggal 01 April 2008 ("Addendum 01 April 2008"), seperti yang didalilkan Pemohon dalam permohonannya pada angka 6 dan 7 huruf b ;

9. Dari Addendum 01 April 2008 jelas diketahui pihak yang menandatangani untuk dan atas nama Termohon bukanlah orang yang berwenang untuk membuat dan menandatangani Addendum dimaksud. Ba wa Nawawi yang mengatasnamakan Termohon untuk menandatangani Addendum 01 April 2008 jelas tidak mempunyai kewenangan untuk mengadakan perjanjian. Berbeda dengan Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 yang ditanda tangani oleh Direktur Termohon, Addendum 01 April 2008 ditanda tangani oleh Nasrullah Nawawi yang bukan Direktur dan tanpa surat kuasa dari Direksi Termohon. Oleh sebab itu Addendum 01 April 2008 adalah cacat secara hukum sehingga tidak mempunyai akibat hukum dan dapat dibatalkan karena tidak memenuhi ketentuan pasal 1320 KUHPerdara ;
10. Bahwa Pemohon walaupun mengakui seluruh kegiatan Penerbangan Termohon sejak tanggal 1'9 Maret 2008 telah berhenti dan oleh sebab itu tidak ada antar jemput crew Termohon serta mengetahui benar bahwa Nasrullah Nawawi bukanlah orang yang memiliki kewenangan membuat bahkan menandatangani Addendum 01 April 2008, tetap saja secara bersama-sama telah membuat dan menandatangani Addendum 01 April 2008. Adanya hal ini Termohon merasakan adanya tindakan-tindakan dari pihak-pihak tertentu mencoba mengambil keuntungan dari permasalahan yang ada. Karenanya dengan ini Termohon sedang mempersiapkan upaya-upaya hukum guna mengajukan upaya hukum baik secara pidana maupun perdata kepada pihak-pihak yang merugikan Termohon ;
11. Berdasarkan uraian Termohon angka 9 s/d 11 diatas, tidak terbukti adanya hutang Termohon kepada Pemohon. Setidak-tidaknya keberadaan hutang yang didalilkan Pemohon masih disengketakan sehingga pembuktian secara sederhana yang disyaratkan oleh pasal 8 ayat (4) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 (UU Kepailitan") tidak terpenuhi maka cukup beralasan Yang Mulia Majelis Hakim menolak permohonan Pemohon ;



Tentang Kreditur Lain Yang Didalilkan Pemohon;

12. Sebagaimana telah Termohon uraikan di atas, dengan situasi yang ada saat ini, Termohon merasakan adanya tindakan-tindakan dari pihak-pihak tertentu mencoba mengambil keuntungan dari permasalahan yang ada.

Dan juga fakta di persidangan Pemohon tidak dapat menunjukkan bukti-bukti dan legalitasnya mewakili kreditur-kreditur lain yang didalilkan dalam permohonannya karenanya tidak terbukti adanya kreditur lain seperti didalilkan Pemohon ;

13. Karena tidak terbukti datil Pemohon mengenai adanya Kreditur lain yang memiliki tagihan kepada Termohon, jelas pembuktian sebagaimana ketentuan pasal 2 ayat (1) Jo. Pasal 8 ayat (4) UU Kepailitan tidak terpenuhi maka cukup berasal Yang Mulia Majelis Hakim menolak permohonan Pemohon ;

Berdasarkan uraian-uraian yang Termohon telah uraikan di atas, Termohon memohon agar kiranya Yang Mulia Majelis Hakim perkara ini berkenan memutus hal-hal sebagai berikut :

1. Menerima dan mengabulkan seluruh tanggapan Termohon PT. Adam SkyConnection Airlines ;
2. Menolak seluruh Permohonan Pernyataan Kepailitan yang diajukan Pemohon CV. Cici qq. Ora. Luvida Eviyanti ;
3. Menghukum Pemohon CV. Cici qq. Ora. Luvida Eviyanti untu!< membayar biaya perkara ;

Menimbang, bahwa dalam persidangan Pemohon Pailit mengajukan bukti berupa toto copy surat-surat yang bermaterai cukup dan diberi tanda sebagai berikut :



1. Bukti P-1 : Perjanjian Kerjasama "Antar Jemput Crew", tertanggal 10 September 2007 ;
2. Bukti P-2 : Addendum Perjanjian Kerja Sarna Antar Jemput tertanggal 01 April 2008 ;
3. Bukti P-3a : Tanda Terima tertanggal 07 April 2008
4. Bukti P-3b : Surat tertanggal 07 April 2008 kepada Bagian Keuangan PT. Adam Air dan CV. Cici atas tagihan Rp. 29.375.000,-;
5. Bukti P-3c : Kwitansi sebesar Rp. 375.000,- tertanggal 22 Maret 2008 ;
6. Bukti P-4a : Tanda Terima tertanggal 28 April 2008;
7. Bukti P-4b : Surat tertanggal 28 April 2008 kepada Bagian Keuangan PT. Adam Air dari CV. Cici atas tagihan Rp. 60.000.000,-
8. Bukti P-4c : Kwitansi sebesar Rp. 60.000.000,- tertanggal 22 April 2008;
9. Bukti P-5a : Tanda Terima tertanggal 21 April 2008;
10. Bukti P-5b : Surat tertanggal 21 April 2008 kepada Bagian Keuangan PT. Adam Air dari CV. Cici atas tagihan 05 Mei 2008;

11. Bukti P-6a : Tanda terima tertanggal 05 Mei 2008 ;
12. Bukti P-6b : Surat tertanggal 05 Mei 2008 kepada Bagian Keuangan PT. Adam Air dari CV. Cici atas tagihan Rp. 29.375.000,-
13. Bukti P-7a Foto copy tanda terima tertanggal 05 Mei 2008 ;
14. Bukti P-7b : Surat tertanggal 05 Mei 2008 kepada bagian keuangan PT. Adam Air dari CV. Cici atas tagihan Rp.60.000.000,- ;
15. Bukti P-8 : Tanda terima tertanggal 09 Mei 2008 atas nama toko global dan KTP atas nama Tjhin Ket Khin ;

Bukti-bukti tersebut telah disesuaikan dengan aslinya, kecuali untuk bukti P-3b, P-3c, P-4b, P-4c, P-5b, P-6b, P-7b tidak dapat ditunjukkan aslinya dipersidangan;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalilnya, Kreditur lain yaitu : Tjhin Ket Khin, Wiki Widyanto, PT. Pendawa Auto, PT. Mafati Indonesia, Rudy, Franky Suryadi B., melalui kuasa hukumnya telah mengajukan bukti berupa *toto* copy surat-surat yang telah diberi materai secukupnya sebagai berikut :

1. Bukti K-1 : Tanda Terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. Toko Global dan KTP atas nama Tjhin Ket Khin ;
2. Bukti K-2 : Foto copy Tanda Terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. Toko Jaya Makmur dan KTP atas nama Wiki Widyanto ;
3. Bukti K-3 : Foto copy Tanda terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. PT. Pendawa Auto, Surat Pernyataan tertanggal 09 Mei 2008 ;
4. Bukti K-4 : Foto copy Tanda Terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. PT. Mafati Indonesia, Faktur tertanggal 10 Mei 2008, No. 145/MI/II/08/Wn, Surat Pemberitahuan tertanggal 10 Mei 2008 No. 01/MI/V/2008/Ln dan KTP a.n. Lina Novianti ;
5. Bukti K-5 : Foto copy Tanda Terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. Toko Bintang Waris Warna dan KTP a.n. Rudy ;
6. Bukti K-6 : Tanda Terima tertanggal 09 Mei 2008 a.n. Vijaya Motor dan KTP a.n. Franky Suryadi B ;

Bukti-bukti tersebut telah disesuaikan dengan aslinya dipersidangan ;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan bantahannya, Termohon telah mengajukan bukti tertulis berupa *toto* copy surat-surat yang telah diberi materai cukup, sebagaiberikut:

1. Bukti T-1 : Surat dari Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No.: AU/1724/DSKU/0862/2008

Bukti tersebut tidak dapat ditunjukkan aslinya dipersidangan ;

Menimbang, bahwa atas kesempatan yang diberikan, Pemohon mengajukan Kesimpulan tertanggal 9 Juni 2008 dan Termohon telah mengajukan Kesimpulan masing-masing tertanggal 9 Juni 2008;

Menimbang, bahwa untuk mempersingkat uraian putusan ini, maka segala sesuatu yang terjadi dalam persidangan sebagaimana yang termuat dalam berita acara persidangan haruslah dianggap telah termuat dan merupakan bagian dalam putusan ini ;

#### TENTANG PERTIMBANGAN HUKUMNYA

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan permohonan Pemohon adalah agar Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menyatakan Termohon Pailit PT. ADAM SKYKONNECTION AIRLINES, yang berkedudukan di Jalan Gedong Panjang Raya No. 28 Jakarta Barat Pailit dengan segala akibat hukumnya;

Menimbang, bahwa pada dasarnya pihak yang dapat dimohonkan untuk pailit berdasarkan ketentuan pasal 2 ayat (1) Undang-Undang No. 37

Tentang Kepailitan .Dan Penundaan .Kewajiban  
6/Y )), 1ur yang mempunya1 2 (dua) atau leb1h Kred1tur dan t1dak membayar lun s se4fk/ nya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih ;

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan Kreditur adalah orang yang mempunyai piutang Karena Perjanjian atau Undang-Undang yang dapat ditagih di muka Pengadilan sedangkan debitur adalah orang yang mempunyai utang karena Perjanjian atau karena undang undang ;

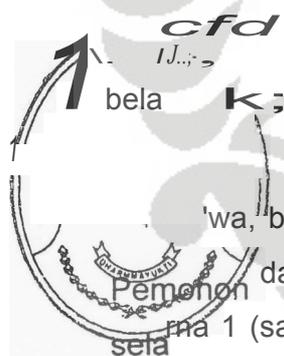
Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 ayat (6) Undang Undang Kepailitan dan PKPU yang dimaksud dengan Utang adalah Kewajiban atau yang dapat dinyatakan dalam jumlah uang baik dalam mata uang Indonesia maupun mata uang asing, baik secara langsung maupun yang akan timbul

dikemudian hari atau Kontinyue, yang timbul karena Perjanjian atau undang-undang yang wajib dipenuhi oleh Debitur dan bila tidak dipenuhi memberi hak kepada Kreditor untuk mendapatkan pemenuhannya dari harta kekayaan Debitur;

Menimbang, bahwa adapun dasar pokok permohonan Pernohon Pailit adalah;

Bahwa, Pemohon mempunyai kegiatan usaha perdagangan (supplier) dan jasa sesuai dengan surat izin usaha Perdagangan (SIUP) kecil No. 517/30-04/1306/BINUS/1/2004, kemudian berdasarkan Perjanjian Kerjasama "Antar Jemput Crew " tertanggal 10 September 2007, Pemohon menjadi salah satu rekanan Termohon Pailit yang menyediakan Jasa (berupa mobil oprasional) untuk antar Jemput Crew (awak Pesawat) yang bekerja pada Termohon Pailit, yaitu Pilot CO, Pilot Pramugara dan Pramugari dari tempat kediaman sampai dengan Bandara Soekarno Hatta maupun sebaliknya ;

Bahwa, berdasarkan ketentuan Pasal 7 Tentang Jangka waktu Kerja sama Pemohon Pailit dan Termohon Pailit menyetujui jangka waktu perjanjian kerja sama ini berlaku selama 1(satu) tahun, terhitung tanggal 10 September



wa, berdasarkan ketentuan pasal 7 tentang Jangka waktu kerja sama, dan Termohon menyetujui jangka waktu perjanjian kerja sama ini selama 1 (satu ) tahun, terhitung tanggal 10 September 2007 s/d 09 September 2008 dan dapat diperpanjang atas persetujuan kedua belah pihak ;

Bahwa, berdasarkan ketentuan dalam Pasal 5 tentang biaya/uang sewa mobil operasional yang disediakan pemohon adalah sebesar Rp.117.500.000 (seratus tujuh belas juta limaratus ribu rupiah) per-bulan, dengan pembayaran dimuka yang akan dibayarkan setiap 1(satu) minggu sekali @ Rp 29.375.000,- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) ;

Bahwa, akan tetapi kerja sama ini tidak berlangsung mulus sebagaimana diharapkan Pemohon, dimana Termohon yang merupakan salah satu perusahaan swasta yang memberikan pelayanan/jasa penerbangan, ternyata armada pesawat terbang yang dioperasikan beberapa kali telah mengalami musibah, baik yang menimbulkan kematian maupun luka-luka pada para penumpangnya di beberapa lokasi di Indonesia, beberapa waktu yang lalu, pada hal Termohon dituntut untuk memperhatikan keselamatan penerbangan bagi masyarakat pengguna jasanya, hal ini menunjukkan bahwa Termohon telah lalai dan tidak berhati-hati dalam menjalankan usahanya, yang sangat beresiko tinggi;

Bahwa, disamping itu sebagaimana dapat diketahui oleh masyarakat luas ternyata internal perusahaan Termohon juga mengalami ketidak-harmonisan diantara para pemegang sahamnya, dimana 2 (dua) perusahaan lainnya sebagai pemegang saham 50 % (limapuluh persen) telah mengundurkan diri dari perusahaan Termohon, sehingga jalannya usaha perusahaan Termohon sudah tidak dapat dipertahankan lebih lanjut, terlebih lagi izin usaha penerbangannya pun telah dicabut oleh Pemerintah, sehingga seluruh pesawat ADAM AIR tidak dapat beroperasi berarti seluruh kegiatan operasional Termohon terhenti ;

Bahwa, karena adanya masalah-masalah tersebut diatas, maka pada tanggal 01 April 2008 antara Pemohon dan Termohon telah ditanda tangani Addendum Perjanjian Kerjasama Antar Jemput tentang Jangka waktu (yakni ~~terhitung~~ sejak tanggal 01 Maret sampai 01 Juni 2008) dan biaya uang sewa sebesar Rp. 60.000.000.- (enam puluh juta rupiah) per-bulan, dengan pembayaran dimuka yang akan dibayarkan setiap 1 (satu ) minggu sekali @ Rp. 15.000.000.- (limabelas juta rupiah ) ;

Bahwa, Pemohon telah mengajukan tagihan pembayaran biaya/sewa mobil operasional kepada Termohon masing masing :

Sebesar Rp.29.375.000.- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) ; untuk pembayaran tahap IV bulan Maret 2008 kuitansi tertanggal 22 Maret 2008 tagihan mana telah diterima oleh Termohon sesuai dengan tanda terima tertanggal 7 April 2008 ;

Sebesar Rp. 60.000.000 (enam puluh juta rupiah) untuk pembayaran bulan April 2008, Kuitansi tertanggal 22 April 2008, tagihan mana telah Pengajuan kepailitan..., Citra Kemuning Mahjudin, FH UI, 2009

diterima oleh Termohon sesuai dengan tanda terima tertanggal 28 April 2008;

Bahwa, Pemohon telah memberikan surat Teguran kepada Termohon agar supaya kedua tagihan tersebut dapat segera dilakukan pembayaran masing- masing :

Dengan surat tertanggal 21 April 2008 dan 05 Mei 2008 keduanya telah diterima oleh Termohon sesuai dengan tanda terima tanggal 21 April 2008 dan 05 Mei 2008 ;

Dengan surat tertanggal 05 Mei 2008 telah diterima oleh Termohon sesuai dengan tanda terima tanggal 05 Mei 2008 Namun hingga saat diajukannya permohonan ini Ke Pengadilan Niaga belum dibayar oleh Termohon;

Bahwa, disamping mempunyai utang kepada Pemohon, ternyata Termohon masih mempunyai utang-utang lainnya, yang saat ini dapat Pemohon ketahui antara lain :

Toko Global (qq Tjhin Ket Khin) Jalan Puri Gardena Blok E.6/8,Rt 007/014 Pagadungan, Kalideres, Jakarta Barat ;

Toko Jaya Makmur (qq Wiki Widyanto) Jalan Peta Barat No.78,Rt.009/07, Kel Kalideres, Jakarta Barat ;

PT. Mafati Indonesia, Jalan Terbang Layang Golf Pondok Cabe (Depan Pintu Masuk Lkapangan Terbang) No.10 C-Jakarta Selatan.

Toko Bintang Waris warna, Kp, Petopan Rt.007/003 Muara Teluk Naga, Tangerang ;

Toko "Vijaya Motor" (qq Rudy), Duta Garden Blok F14/37, Rt010/008, Jurumudi Baru, Benda, Tangerang- (bukti P.13.);

Karyawan-karyawan termohon yang yang belum menerima pembayaran gaji/upah bulan April 2008, jalan Gedong Panjang Raya No. 28, Jakarta Barat.

Sedangkan kreditur-kreditur lain serta jumlah piutang-piutang lainnya baru dapat diketahui secara pasti, apabila Termohon telah dinyatakan pailit dan dilakukan verifikasi dalam rapat pencocokan piutang para kreditur yang dipimpin oleh Hakim Pengawas dan Kurator/Pengurus dikemudian hari;

Menimbang, bahwa atas Permohonan Pemohon Palit tersebut Termohon Pailit menanggapi yang pada pokoknya menyatakan bahwa :

Termohon dengan tegas menyatakan menolak seluruh dalil Permohonan Pemohon, kecuali terbukti kebenarannya menurut hukum, dan diakui termohon;

Berdasarkan Perjanjian Kerjasama "Antar Jemput Crew" yang dibuat pada tanggal 10 September 2007 ("Perjanjian Kerjasama 10 September 2007") diadakan antara pemohon dan termohon, maksud dan tujuan dan bersama adalah mengantar jemput Crew termohon mempunyai kewajiban mengantarkan dan menjemput Crew Termohon sesuai dengan waktu yang telah ditentukan Termohon dan bersedia melayani jadwal sebagaimana yang telah ditentukan oleh termohon (lihat pasal 4 Perjanjian Kerjasama 10 September 2007). Kemudian atas pemenuhan kewajiban inilah maka Pemohon mempunyai hak untuk memperoleh pembayaran dari termohon ;

Sedangkan Pasal 1 Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 yang dimaksud dengan Crew adalah awak pesawat yang dimiliki Termohon yaitu Pilot (Capt), Co-Pilot (SFO &FO), Pramugara dan Pramugari ;

Berdasarkan uraian di atas maka sesuai dengan Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 bahwa tujuan dari Perjanjian Kerjasama Antar Crew

tersebut adalah adanya suatu schedule penerbang3n Uadwal

117  
( T ..., - dari Termohon kepada Pemohon kemudian dengan  
( diakannya

117  
( T ..., - Pilot, Co-Pilot, Pramugara, dan Pramugari) sesuai dengan schedule  
( Jadwal p nerbangan) yang ada kemudian Pemohon  
= menerima Pembayaran dan Termohon;

Sebagaimana telah didalilkan juga dalam permohonan Pemohon bahwa pada tanggal 19 Maret 2008, Izin Usaha Penerbangan (operation Spesification) Termohon dicabut oleh Pemerintah, sehingga Termohon dilarang untuk melakukan kegiatan pengoperasian pesawat udara. Oleh Sebab itu sejak tanggal 19 Maret 2008 seluruh kegiatan penerbangan termohon telah berhenti ;

Bahwa keadaan Termohon yang operasional penerbangannya sudah berhenti sejak 19 Maret 2008, dimana secara nyata tidak ada lagi shedule penerbangan (Jadwal Penerbangan). Oleh karena itu jelaslah bahwa

sejak 19 Maret 2008, Perjanjian Kerjasama 10 September 2007 (sesuai maksud dan tujuan dari kerjasama yang disepakati Termohon dan Pemohon) sepatutnya berakhir karena objek kerjasama antara Pemohon dan Termohon sudah tidak ada, hal inipun telah diketahui oleh Pemohon sebagaimana didalilkan dalam angka 5 permohonannya, sebagai catatan penghentian operasional penerbangan Termohon adalah diluar kemampuan ataupun kehendak Termohon;

Namun demikian dalil Pemohon dalam permohonannya angka 7 huruf a Pemohon mengajukan tagihan sebesar Rp. 29.375.000,- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah), sebagai sisa tagihan bulan Maret, Quod Non ada tersisa yang belum dibayarkan, Termohon baru mengetahui saat adanya permohonan ini, tidak satupun peringatan yang disampaikan oleh Pemohon kepada Termohon sehubungan dengan tagihannya tersebut, tetapi langsung mengajukan permohonan Pailit ini, tanpa berperasangka apapun dan dengan didasarkan hubungan baik yang telah terjalin selama ini dengan pihak Pemohon, dengan itikad baik dalam persidangan ini tanggal 5 Juni 2008 Termohon membayarkan secara tunai tagihan Pemohon sebesar Rp. 29.375.000,- (dua puluh sembilan juta tiga ratus tujuh puluh lima ribu rupiah) ;

Termohon tidak mempunyai hutang apapun yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih kepada Pemohon berdasarkan addendum Perjanjian Kerjasama antara Jemput tanggal 01 April 2008 seperti yang didalilkan Pemohon dalam permohonannya pada angka 6 dan 7 huruf b ;

<(.Gf.R  
addendum

u n atas nama termohon bukanlah orang yang bervvenag t dan menandatangani addendum dimaksud. Bahwa Nasrullah yang mengatasnamakan Termohon untuk menandatangani addendum 01 April 2008 jelas tidak mempunyai kewenangan untuk mengadakan perjanjian berbeda dengan perjanjian kerjasama 10 September 2007 yang ditanda tangani oleh Direktur Termohon, Addendum 01 April 2008 ditanda tangani oleh Nasrullah Nawawi yang bukan Direktur dan tanpa surat kuasa dari Direksi Termohon, oleh sebab itu addendum 1 April 2008 adalah cacat secara hukum sehingga tidak mempunyai akibat hukum dan dapat dibatalkan karena tidak memenuhi ketentuan pasal1320 KUHPerduta;

Bahwa Pemohon walaupun mengakui seluruh kegiatan penerbangan Termohon sejak tanggal 19 Maret 2008 telah berhenti dan oleh sebab itu





tidak ada antar jemput crew Termohon serta mengetahui benar bahwa Nasrullah Nawawi bukanlah orang yang memiliki kewenangan membuat bahkan menandatangani Addendum 1 April 2008, tetap saja secara bersama-sama telah membuat dan menandatangani addendum 1 April 2008, adanya hal ini Termohon merasakan adanya tindakan-tindakan dari pihak-pihak tertentu yang mencoba mengambil keuntungan dari permasalahan yang ada. Karenanya dengan ini Termohon sedang mempersiapkan upaya-upaya hukum guna mengajukan upaya hukum baik secara pidana maupun perdata kepada pihak-pihak yang merugikan Termohon;

Berdasarkan uraian tersebut diatas, tidak terbukti adanya hutang Pemohon kepada Termohon. Setidak-tidaknya keberadaan hutang yang didalilkan Pemohon masih disengketakan sehingga pembuktian secara sederhana yang disyaratkan oleh Pasal 8 ayat (4) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 (Undang-Undang Kepailitan) tidak terpenuhi maka cukup beralasan yang mulia Majelis Hakim menolak permohonan Pemohon ;

Sebagaimana Termohon telah uraikan diatas, dengan situasi yang ada saat ini, Termohon merasakan adanya tindakan-tindakan dari pihak-pihak tertentu mencoba mengambil keuntungan dari permasalahan yang ada. Dan juga fakta dipersidangan Pemohon tidak dapat menunjukkan bukti-bukti dan legalitasnya mewakili kreditur-kreditur lain seperti didalilkan Pemohon;

Menimbang, bahwa oleh karena dalil permohonan Pemohon telah disangkal kebenarannya oleh Termohon, maka beban pembuktian terlebih dahulu dibebankan kepada Pemohon untuk membuktikan dalil-dalil permohonannya, yang selanjutnya kepada Termohon dibebani pula pembuktian untuk membuktikan dalil-dalil sangkalannya ;

Menimbang, bahwa meskipun dasar permohonan Pemohon pailit tersebut telah diakui sebahagian dan disangkal selebihnya, oleh Termohon Pailit, namun Majelis Hakim tetap akan mempertimbangkan bukti-bukti yang diajukan didepan persidangan untuk dijadikan dasar untuk menilai apakah permohonan Pemohon pailit tersebut beralasan dan berdasarkan hukum dan Termohon Pailit memenuhi syarat untuk dinyatakan dalam keadaan Pailit dengan segala akibat hukumnya ;

Menimbang, bahwa untuk membuktikan Termohon Pailit mempunyai utang kepada Pemohon Pailit dan Utang tersebut telah jatuh waktu dan dapat ditagih maka Pemohon Pailit telah mengajukan bukti surat yang ditandai dengan bukti P.1 sampai dengan bukti P.8, yang untuk lengkapnya bukti-bukti tersebut seperti terlampir dalam berkas perkara ini, sedangkan Termohon dalam membuktikan dalil-dalil sangkalannya didepan persidangan telah mengajukan satu bukti surat tertanggal 18 Maret 2008 tentang pencabutan operations specifications PT. Adam Skyconnection Airlines ;

Menimbang, bahwa didepan persidangan Pemohon Pailit telah pula menghadirkan kreditur lain yaitu :

Toko Global (qq. Tjhin Ket Khin) Jalan Puri Gardena Blok E 6/8, Rt. 007/014 Pegadungan, Kalideres, Jakarta Barat;

Toko Jaya Makmur (qq. Wiki Widyanto) Jalan Peta Barat No. 78 Rt. 009/07, Kel. Kalideres, Jakarta Barat ;

PT. Mafati Indonesia, Jalan Terbang Layang Golf Pondok Cabe (depan pintu masuk lapangan terbang) No. 10 C-0 Jakarta Selatan ;

Toko Bintang Waris warna, KP. Petopan Rt. 007/003, Muara Teluk Naga Tangerang;

Toko "Viyaja Motor" (qq Rudy), Duta Garden Blok F 14/37, Rt. 010/008, Jurumudi Baru, Benda Tangerang ;

Karyawan-Karyawan Termohon yang belum menerima Pembayaran

aji/upah

at;

Menimbang, bahwa kreditur-kreditur lain tersebut elah

sa Pemohon berdasarkan surat kuasa masmg-mas1ng (ertanggal 2

dan tanggal 26 Mei 2008 sebagaimana terlampir dalam berkas

ini yang selanjutnya telah mengajukan bukti-bukti surat yang merupakan bukti Kreditur lain berupa tagihan-tagihan yang ditandai dengan bukti K.1. sampai dengan K.6 yang untuk lengkapnya bukti-bukti surat tersebut seperti terlampir dalam berkas perkara ;

Menimbang, bahwa berdasarkan permohonan Pemohon dan bukti-bukti surat tersebut diatas baik yang diajukan oleh Pemohon maupun yang diajukan oleh kreditur lain yaitu toko global (qq. Tjhin Ket Khin), Toko Jaya Makmur (qq. Wiki Widyanto) PT. Mafati Indonesia, Toko Bintang Waris warna, Toko "Viyaja Motor" (qq. Rudy), termasuk hutang yang akan dilakukan pembayaran didepan

persidangan oleh kuasa Termohon namun telah ditolak pembayarannya karena dalam proses kepailitan didepan persidangan tidak dikenal adanya pembayaran utang secara langsung kepada kreditur kecuali Permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) maka telah terbukti termohon Pailit mempunyai utang kepada Pemohon pailit dan kreditur lain, maka telah dapat dibuktikan bahwa Termohon Pailit mempunyai dua atau lebih kreditur dan tidak membayar lunas sedikitnya 1 (satu) utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih sebagaimana yang telah disyaratkan dalam ketentuan pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor : 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang ;

Menimbang, bahwa oleh karena Termohon telah terbukti mempunyai dua atau lebih kreditur dan tidak membayar lunas sedikitnya 1 (satu) utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih sebagaimana disyaratkan dalam ketentuan pasal 2 ayat (1) UU Nomor : 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan penundaan kewajiban pembayaran utang (PKPU), maka terhadap dalil sangkalan Termohon yang menyatakan bahwa Termohon tidak mempunyai utang apapun yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih kepada Pemohon, adalah alasan yang tidak benar oleh karena itu terhadap alasan Termohon tersebut haruslah disampingkan ;

Menimbang, bahwa adapun alasan Termohon yang mendalilkan bahwa addendum perjanjian kerjasama antar jemput tanggal 01 April 2008 adalah tidak karena Nasrullah Nawawi yang mengatasnamakan Termohon tangani Addendum tersebut adalah tidak sah dengan alasan bahwa Nawawi bukanlah Direktur dan tanpa surat kuasa dari direksi

*[Handwritten scribbles and symbols, including 'r t', 'J/I;({ V', and '3\ \4:...' ]*

Menimbang, bahwa terhadap alasan Termohon tersebut menurut pendapat Majelis bahwa persoalan tersebut adalah menyangkut interen dalam perusahaan termohon, yang jelas Termohon dipersidangan telah mengakui bahwa termohon masih mempunyai utang kepada Pemohon sebesar Rp. 29.375.000,- dan bahkan dengan adanya utang tersebut, Termohon telah memohon untuk melakukan pembayaran di depan persidangan, hal ini telah membuktikan bahwa benar Termohon telah mempunyai utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih ;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian-uraian pertimbangan tersebut diatas maka telah terdapat fakta atau keadaan yang terbukti secara sederhana bahwa persyaratan Termohon Pailit untuk dinyatakan Pailit telah terpenuhi sehingga Permohonan Pemohon Pailit agar Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat menyatakan Termohon Pailit berada dalam keadaan Pailit dengan segala akibat hukumnya telah memenuhi ketentuan Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 8 ayat (4) Undang Undang No. 37 tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, oleh karenanya Petition Permohonan Pemohon Pailit poin ke 2 (dua) agar menyatakan Termohon Pailit PT. ADAM SKY CONNECTION AIRLINES, yang berkedudukan di Jalan Gedong Panjang Raya No. 28 Jakarta Barat Pailit dengan segala akibat hukumnya ;

Menimbang, bahwa sebagai konsekuensi yuridis dikabulkannya permohonan Pemohon Pailit dan dinyatakan Termohon Pailit PT. ADAM SKYCONNECTION AIRLINES berada dalam keadaan Pailit dengan segala akibat hukumnya, maka berdasarkan ketentuan Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran utang, harus diangkat kurator dan seorang Hakim Pengawas yang ditunjuk dari Hakim Pengadilan Niaga Jakarta Pusat.

Menimbang, bahwa dalam Permohonan Pemohon Pailit telah diusulkan dua orang kurator masing masing Sdr. GUNAWAN WIDYAATMADJA, S.H., dari Kantor Advokat "Gunawan Widyaatmadja & Rekan", berkantor di Sudirman Plaza Marien Plaza, Lantai 10.8, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 76-78, Jakarta 10110 ; dan ANTHONY PRAWIRA, S.H dari Kantor Kurator dan

Menimbang, bahwa di depan Persidangan Termohon Pailit tidak menanggapi terhadap usulan penunjukan kurator dari Pemohon Pailit tersebut diatas dan tidak terbukti di persidangan para Kurator yang diusulkan tersebut diatas tidak independent dan tidak terbukti mempunyai benturan kepentingan dengan Debitur atau Kreditur serta tidak mempunyai benturan kepentingan dengan Pemohon Pailit oleh karenanya Majelis Hakim berpendapat usul pengangkatan Kurator yang diajukan oleh Pemohon Pailit tersebut tidak bertentangan dengan hukum sebagaimana dimaksudkan dalam ketentuan pasal

15 ayat 3 UU Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dengan demikian maka Petition poin ke 3 (tiga) tersebut beralasan hukum sehingga patut dikabulkan ;

Menimbang, bahwa dalam penunjukan Hakim Pengawas dalam kepailitan akan ditunjuk Hakim dari Pengadilan Niaga Jakarta Pusat yang namanya akan ditetapkan dalam amar putusan ini ;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian-uraian pertimbangan tersebut diatas maka permohonan Pemohon Pailit patut untuk dikabulkan seluruhnya dan oleh karena Permohonan Pemohon Pailit dikabulkan untuk seluruhnya maka menurut hukum biaya perkara haruslah dibebankan kepada Termohon Pailit yang besarnya akan ditetapkan dalam amar putusan ini ;

Mengingat, akan ketentuan Undang-Undang dan Peraturan-Peraturan lain yang berlaku khususnya pasal 2 ayat (1) Jo, pasal 8 ayat (4) Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang;

#### MENGADILI:

1. Mengabulkan permohonan pemohon untuk seluruhnya ;
2. Menyatakan Termohon, **P.T ADAM SKYCONNECTION AIRLINES** pailit dengan segala akibat hukumnya ;
3. Mengangkat **Sdr. Reno Listowo, S.H., M.H.**, Hakim Pengadilan

ri/Niaga  
Sdr. ANTHONY PRAWIRA, S.H.,  
pdr. GUNAWAN WIDYAATMADJA, S.H.,  
Gunawan Widyaaatmadja dan rekan "

)J)pdr. GUNAWAN WIDYAATMADJA, S.H., dari kantor Advokal  
:SJ"Gunawan Widyaaatmadja dan rekan ", berkantor di Sudirman  
Plaza-Marein Plaza, lantai 10 B, Jalan Jenderal Sudirman Kav. "16-  
78, Jakarta Selatan (12910);

Sdr. **ANTHONY PRAWIRA, S.H.**, dari Kantor Kurator dan  
Pengurus Anthony Prawira & Rekan, beralamat di Jalan Sima No.  
27, Tomang Barat, Jakarta Barat,

Sebagai tim kurator dalam kepailitan.

5. Menghukum Termohon Pailit Untuk membayar biaya perkara yang diperhitungkan sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) ;

Oemikianlah diputuskan dalam rapat musyawarah Majelis Hakim Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, pada hari : Senin, tanggal 9 Juni 2008 oleh kami : MAKKASAU, S.H., M.H., sebagai Ketua Majelis, M. ELY MARIANI, S.H. dan HERU PRAMONO, SH.M.Hum, masing-masing sebagai Hakim Anggota, putusan mana diucapkan dalam sidang yang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Majelis Hakim yang sama, dengan dibantu oleh : SUSWANTI, SH, Panitera Pengganti dan dihadiri oleh Kuasa Pemohon, Kuasa Termohon dan Kuasa Kreditur lainnya;

HAKIM-HAKIM ANGGOTA,

HAKIM KETUA MAJELIS,

M. ELY MARIANI, S.H.

MAKASAU, S.H., M.H.

1r4.

HERU PRAMONO, S.H., M.Hum.

PANITERA PENGGANTI,

SIJSWANTI, S.H.

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 3 TAHUN 2001  
TENTANG  
KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Kedua Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Pokok-pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3234);
3. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN.

BAB I KETENTUAN  
UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.
2. Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.
3. Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.
4. Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.
5. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, dapat terbang dengan sayap berputar, dan bergerak dengan tenaganya sendiri.
6. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri.
7. Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
8. Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara.
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 keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.
10. Kawasan udara terlarang (*prohibited area*) adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, di mana pesawat udara dilarang terbang melalui ruang udara tersebut karena pertimbangan pertahanan dan keamanan negara serta keselamatan penerbangan.
11. Kawasan udara terbatas (*restricted area*) adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, karena pertimbangan pertahanan dan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum, berlaku pembatasan penerbangan bagi pesawat udara yang terbang melalui ruang udara tersebut.
12. Kawasan udara berbahaya (*danger area*) adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, yang sewaktu-waktu terjadi aktivitas yang membahayakan penerbangan pesawat udara.
13. Personil penerbangan adalah personil pesawat udara dan personil pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan yang tugasnya secara langsung mempengaruhi keamanan dan keselamatan pesawat udara.
14. Personil pesawat udara adalah personil penerbangan yang memiliki sertifikat kecakapan untuk bertugas sebagai personil operasi pesawat udara dan personil penunjang operasi pesawat udara.

15. Personil pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan adalah personil penerbangan yang memiliki sertifikat kecakapan tertentu yang tugasnya secara langsung mempengaruhi kegiatan pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan.
16. Kapten Penerbang adalah awak pesawat udara yang ditunjuk dan ditugasi untuk memimpin suatu misi penerbangan serta bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat terbang dan/atau helikopter yang dari segi teknis berfungsi normal.
17. Pengoperasian pesawat terbang dan helikopter adalah kegiatan mulai mesin pesawat terbang dan helikopter dihidupkan untuk suatu misi penerbangan sampai dengan saat mesin dimatikan.
18. Kelaikan udara adalah terpenuhinya persyaratan minimum kondisi pesawat udara dan/atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.
19. Sertifikat kecakapan personil penerbangan adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kecakapan personil penerbangan.
20. Sertifikat kesehatan personil penerbangan adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kesehatan personil penerbangan.
21. Sertifikat pendaftaran pesawat udara adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan pendaftaran pesawat udara.
22. Sertifikat tipe adalah tanda bukti terpenuhinya standar kelaikan udara dalam rancang bangun/prototipe pesawat udara, mesin pesawat udara dan/atau baling-baling pesawat terbang.
23. Sertifikat tipe validasi adalah tanda bukti terpenuhinya standar kelaikan udara Republik Indonesia dalam rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang produk negara lain.
24. Sertifikat tipe tambahan adalah tanda bukti terpenuhinya standar kelaikan udara dalam modifikasi atau perubahan rancang bangun terhadap pesawat udara atau mesin pesawat udara, atau baling-baling pesawat terbang yang telah memiliki sertifikat tipe.
25. Sertifikat mutu produksi adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan standar, dan prosedur dalam pembuatan dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya.
26. Sertifikat kelaikan udara adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikan udara.
27. Sertifikat operator pesawat udara/*Air Operator Certificate (AOC)* adalah tanda bukti terpenuhinya standar dan prosedur dalam pengoperasian pesawat udara oleh perusahaan angkutan udara niaga.
28. Sertifikat pengoperasian pesawat udara/*Operating Certificate (OC)* adalah tanda bukti terpenuhinya standar dan prosedur dalam pengoperasian pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara bukan niaga.
29. Sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara adalah tanda bukti terpenuhinya standar dan prosedur dalam perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang serta komponen-komponennya oleh suatu perusahaan perawatan.
30. Sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Menteri yang berisi pengakuan bahwa institusi pendidikan dan pelatihan atau lembaga pendidikan dan pelatihan telah memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dan dinyatakan mampu menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan.
31. Surat persetujuan rancang bangun komponen adalah surat tanda bukti terpenuhinya standar kelaikan udara dalam rancang bangun komponen pesawat udara, komponen mesin pesawat udara dan komponen baling-baling pesawat terbang.
32. Surat persetujuan rancang bangun perubahan adalah surat tanda bukti terpenuhinya standar kelaikan udara dalam perubahan rancang bangun dari pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya.
33. Pendaftaran adalah pendaftaran pesawat terbang, helikopter dan balon berpenumpang untuk memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia untuk memperoleh hak beroperasi di Indonesia.
34. Gawat darurat di bandar udara adalah suatu kejadian tidak terduga berkaitan atau berakibat terganggunya pengoperasian pesawat udara atau kelangsungan pelayanannya yang perlu dilakukan tindakan cepat.
35. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang penerbangan.

## BAB II PEMBINAAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

### Bagian Pertama Pembinaan

#### Pasal 2

- (1) Pengendalian dan pengawasan dalam kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan Menteri melakukan pembinaan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Pembinaan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi aspek pengaturan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil

- (3) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.
- (4) Kegiatan pengendalian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) meliputi :
  - a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan;
  - b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.
- (5) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), meliputi :
  - a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan;
  - b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan di bidang rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara serta personil penerbangan.

Bagian Kedua  
Program Pengamanan Penerbangan Sipil

Pasal 3

- (1) Menteri menetapkan program pengamanan penerbangan sipil.
- (2) Program pengamanan penerbangan sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. program pengamanan bandar udara; dan
  - b. program pengamanan perusahaan angkutan udara.
- (3) Program pengamanan penerbangan sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), meliputi petunjuk pelaksanaan dan prosedur dalam rangka keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil dari tindak gangguan melawan hukum.

Bagian Ketiga  
Keandalan Operasional Pesawat Udara

Pasal 4

- (1) Menteri menetapkan persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagai pedoman dalam proses kegiatan rancang bangun, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara.
- (2) Persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi persyaratan yang berkaitan dengan :
  - a. standar kelaikan udara;
  - b. rancang bangun pesawat udara;
  - c. pembuatan pesawat udara;
  - d. perawatan pesawat udara;
  - e. pengoperasian pesawat udara;
  - f. standar kebisingan pesawat udara;
  - g. ambang batas gas buang pesawat udara;
  - h. personil pesawat udara.
- (3) Penetapan persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. perkembangan teknologi;
  - c. sumber daya manusia yang profesional;
  - d. ketentuan-ketentuan internasional;
  - e. efektivitas dan efisiensi;
  - f. pencegahan pencemaran lingkungan.

Bagian Keempat  
Pelayanan Navigasi Penerbangan dan  
Pengoperasian Bandar Udara

Pasal 5

- (1) Menteri menetapkan persyaratan teknis dan operasional pelayanan navigasi penerbangan.
- (2) Pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi kegiatan :
  - a. pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara selama dalam pengoperasian;
  - b. pengendalian ruang udara;
  - c. membantu penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara;

- (3) Penetapan persyaratan teknis dan operasional pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. perkembangan teknologi;
  - c. sumber daya manusia yang profesional;
  - d. ketentuan-ketentuan internasional;
  - e. efektivitas dan efisiensi;
  - f. kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya;
  - g. keandalan sarana dan prasarana pelayanan navigasi penerbangan;
  - h. keteraturan, kesinambungan dan kelancaran arus lalu lintas udara.

#### Pasal 6

- (1) Menteri menetapkan persyaratan teknis dan operasional pengoperasian bandar udara.
- (2) Pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi kegiatan :
  - a. pemeriksaan terhadap orang dan/atau barang;
  - b. pengamanan penerbangan;
  - c. pelayanan terhadap pesawat udara selama dalam pengoperasian;
  - d. pelayanan penunjang pesawat udara di darat;
  - e. membantu dan/atau melakukan pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara serta pemindahan pesawat udara yang mengalami kecelakaan di kawasan bandar udara;
  - f. membantu penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara;
  - g. penyediaan dan/atau pembinaan personil pelayanan pengoperasian bandar udara;
  - h. penyediaan dan melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana bandar udara.
- (3) Penetapan persyaratan teknis dan operasional pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. perkembangan teknologi;
  - c. sumber daya manusia yang profesional;
  - d. ketentuan-ketentuan internasional;
  - e. efektivitas dan efisiensi;
  - f. keandalan sarana dan prasarana pengoperasian bandar udara;
  - g. keteraturan, kesinambungan dan kelancaran arus penumpang barang, kargo dan pos.

#### Pasal 7

- (1) Pelayanan navigasi penerbangan dan pengoperasian bandar udara diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Badan hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam pengoperasian bandar udara untuk umum atas dasar kerja sama dengan Badan Usaha Milik Negara yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum.

### BAB III

#### KEAMANAN DAN KESELAMATAN PESAWAT UDARA

##### Bagian Pertama Standar Kelaikan Udara

#### Pasal 8

- (1) Penetapan standar kelaikan udara untuk pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang didaftarkan di Indonesia, dilakukan dengan memperhatikan sekurang-kurangnya:
  - a. rancang bangun dan konstruksi;
  - b. komponen utama;
  - c. instalasi tenaga penggerak;
  - d. stabilitas dan kemampuan;
  - e. kelelahan struktur;
  - f. perlengkapan;
  - g. batasan pengoperasian;
  - h. sistem perawatan;
  - i. pencegahan pencemaran lingkungan.
- (2) Standar kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah untuk :
  - a. pesawat terbang kategori transpor, normal, *utility*, akrobatik dan komuter;
  - b. helikopter kategori normal;
  - c. helikopter kategori transpor;
  - d. mesin pesawat udara;
  - e. baling-baling pesawat terbang;
  - f. balon berpenumpang.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2),

- (4) Menteri dapat menetapkan persyaratan-persyaratan di luar standar kelaikan udara selain yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berkenaan dengan perkembangan teknologi dan ketentuan internasional.

Bagian Kedua  
Rancang Bangun Pesawat Udara, Mesin Pesawat Udara,  
Baling-baling Pesawat Terbang dan Komponen-  
komponennya

Pasal 9

- (1) Setiap badan hukum Indonesia yang akan membuat pesawat udara dan/atau mesin pesawat udara dan/atau baling-baling pesawat terbang yang akan dimintakan sertifikat tipe, wajib membuat rancang bangun.
- (2) Pembuatan rancang bangun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib memenuhi standar kelaikan udara.
- (3) Pelaksanaan pembuatan rancang bangun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan sesuai dengan tahapan-tahapan mulai dari rancang bangun sampai menjadi prototipe serta pengujian dan/atau uji terbang.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai rancang bangun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 10

- (1) Dalam hal rancang bangun pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang telah dibuat sesuai prosedur dan telah dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian yang memenuhi standar kelaikan udara, Menteri dapat memberikan sertifikat tipe.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian sertifikat tipe sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 11

- (1) Setiap badan hukum Indonesia yang akan membuat komponen untuk dipasang pada pesawat udara atau mesin pesawat udara atau baling-baling pesawat terbang yang akan dimintakan surat persetujuan rancang bangun komponen, wajib membuat rancang bangun komponen.
- (2) Pembuatan rancang bangun komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi standar kelaikan udara.
- (3) Pelaksanaan pembuatan rancang bangun komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan sesuai dengan tahapan-tahapan mulai dari rancang bangun sampai menjadi prototipe serta pengujian dan/atau uji terbang sesuai prosedur dan memenuhi spesifikasi komponen.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai rancang bangun komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 12

- (1) Dalam hal rancang bangun komponen pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang telah dibuat sesuai prosedur dan telah dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian yang memenuhi standar kelaikan udara, Menteri dapat memberikan surat persetujuan rancang bangun komponen.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian surat persetujuan rancang bangun komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 13

- (1) Setiap perubahan terhadap rancang bangun pesawat udara dan/atau rancang bangun mesin pesawat udara dan/atau rancang bangun baling-baling pesawat terbang yang telah mendapatkan sertifikat tipe wajib memenuhi standar kelaikan udara.
- (2) Pelaksanaan perubahan rancang bangun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan sesuai dengan tahapan-tahapan mulai dari rancang bangun perubahan sampai menjadi prototipe serta pemeriksaan dan pengujian dan/atau uji terbang.
- (3) Apabila rancang bangun perubahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), telah memenuhi standar kelaikan udara, Menteri dapat memberikan :
  - a. surat persetujuan rancang bangun perubahan; atau
  - b. sertifikat tipe tambahan; atau
  - c. revisi sertifikat tipe untuk pemegang sertifikat tipe.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian surat persetujuan rancang bangun perubahan atau sertifikat tipe tambahan dan/atau revisi sertifikat tipe sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 14

- (1) Setiap perubahan terhadap rancang bangun komponen yang akan dipasang pada pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang harus melalui tahap pemeriksaan dan pengujian yang memenuhi standar kelaikan udara sebelum mendapatkan surat persetujuan rancang bangun perubahan komponen dari Menteri.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian surat persetujuan rancang bangun perubahan komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 15

- (1) Setiap pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara dan/atau baling-baling pesawat terbang yang akan diimpor ke Indonesia, wajib memenuhi standar kelaikan udara Republik Indonesia.
- (2) Untuk menentukan terpenuhinya standar kelaikan udara Republik Indonesia terhadap pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara dan/atau baling-baling pesawat terbang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib dilaksanakan validasi terhadap sertifikat tipe.
- (3) Dalam hal pesawat udara, dan/atau mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang telah dilaksanakan validasi dan memenuhi standar kelaikan udara Republik Indonesia, Menteri memberikan sertifikat tipe validasi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian sertifikat tipe validasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Ketiga Pembuatan Pesawat Udara, Mesin Pesawat Udara, Baling-baling Pesawat Terbang dan Komponen- komponennya

#### Pasal 16

- (1) Pembuatan dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya hanya dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang memiliki sertifikat mutu produksi.
- (2) Setiap badan hukum Indonesia yang mengajukan sertifikat mutu produksi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi :
  - a. rancang bangun/prototipe yang telah memenuhi standar atau lisensi pembuatan berdasarkan perjanjian dengan pihak lain;
  - b. fasilitas dan rencana produksi;
  - c. personil yang berkualifikasi;
  - d. sistem kendali mutu;
  - e. memiliki struktur organisasi perusahaan khususnya bidang kualitas dan produksi.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh sertifikat mutu produksi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Keempat Perawatan Pesawat Udara, Mesin Pesawat Udara, Baling-baling Pesawat Terbang dan Komponen- komponennya

#### Pasal 17

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara, wajib merawat pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya untuk mempertahankan keadaan laik udara secara berkesinambungan.
- (2) Pelaksanaan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dapat dilakukan oleh :
  - a. perusahaan angkutan udara yang bersangkutan;
  - b. badan hukum perusahaan perawatan pesawat udara yang memiliki bidang usaha perawatan;
  - c. perorangan pemegang ijazah ahli perawatan pesawat udara.
- (3) Badan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, untuk melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya, wajib memiliki sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara.
- (4) Sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diberikan oleh Menteri kepada perusahaan perawatan pesawat udara nasional dan/atau perusahaan perawatan pesawat udara asing.
- (5) Perusahaan angkutan udara yang melaksanakan perawatan pesawat udara dan badan hukum perusahaan perawatan pesawat udara harus memenuhi persyaratan minimal :
  - a. memiliki atau menguasai fasilitas perawatan;
  - b. memiliki personil yang mempunyai kualifikasi sesuai dengan bidang pekerjaannya;
  - c. memiliki buku pedoman sistem prosedur pemeriksaan dan proses pengendalian mutu;
  - d. memiliki studi AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) bagi yang diwajibkan.
- (6) Perorangan pemegang ijazah ahli perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf c, hanya terbatas untuk melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya untuk perusahaan angkutan udara bukan niaga.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponen-komponennya, serta sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (5) dan ayat (6) diatur dengan Keputusan Menteri.

- (1) Sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (4), dapat diberikan

dalam Pasal 17 ayat (5) dan memiliki sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara dari negara yang bersangkutan.

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian sertifikat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Kelima Sertifikat Kelaikan Udara

##### Pasal 19

- (1) Setiap pesawat udara yang dipergunakan untuk terbang wajib memiliki sertifikat kelaikan udara.
- (2) Sertifikat kelaikan udara dibedakan dalam 2 (dua) jenis :
  - a. sertifikat kelaikan udara standar;
  - b. sertifikat kelaikan udara khusus.
- (3) Sertifikat kelaikan udara standar meliputi sertifikat kelaikan udara standar pertama dan sertifikat kelaikan udara standar lanjutan yang dapat diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, *utility*, akrobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transpor serta balon berpenumpang.
- (4) Sertifikat kelaikan udara khusus dapat diberikan kepada pesawat udara untuk penggunaan secara terbatas (*restricted*), sementara (*provisional*), percobaan (*experimental*) dan untuk kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.
- (5) Sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dikeluarkan oleh Menteri.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), diatur dengan Keputusan Menteri.

##### Pasal 20

- (1) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar pertama adalah :
  1. telah terdaftar sebagai pesawat udara sipil Indonesia;
  2. pesawat diproduksi dan telah dilakukan uji terbang produksi dan sesuai dengan kategori sertifikat tipe pesawat udara tersebut;
  3. telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe dan aman untuk dioperasikan;
  4. memenuhi persyaratan kebisingan dan emisi gas buang yang berlaku.
- (2) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar pertama bagi pesawat udara baru impor harus telah diperiksa dan sesuai dengan sertifikat tipe validasi Indonesia.
- (3) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar pertama bagi pesawat udara bekas impor harus sesuai dengan sertifikat tipe validasi dan/atau sertifikat tipe tambahan validasi dan telah dirawat sesuai dengan program perawatan pabrik pembuat atau dengan program perawatan yang setara.
- (4) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar lanjutan adalah :
  - a. memiliki sertifikat pendaftaran pesawat udara yang masih berlaku;
  - b. pesawat udara telah dirawat sesuai dengan sistem perawatan yang telah disetujui;
  - c. telah diperiksa dan diuji;
  - d. telah memenuhi persyaratan kelaikan udara yang berlaku.
- (5) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar lanjutan bagi pesawat udara yang telah mengalami perubahan/ kerusakan yang dapat mempengaruhi performansi, kekuatan struktur, keandalan dan karakteristik terbang harus diuji dan dikembalikan ke standar sertifikat tipe pesawat udara tersebut.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur dengan Keputusan Menteri.

##### Pasal 21

- (1) Untuk keperluan ekspor pesawat udara dapat dikeluarkan sertifikat kelaikan udara untuk ekspor.
- (2) Sertifikat kelaikan udara untuk ekspor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diberikan kepada suatu produk yang akan diekspor ke negara lain apabila produk yang diekspor telah memenuhi sertifikat tipe atau desain standar yang ditentukan oleh negara pengimpor dan telah memenuhi persyaratan pengoperasian dari negara pengimpor tersebut.

### BAB IV PENGUNAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

#### Bagian Pertama Penggunaan Pesawat Udara

##### Pasal 22

- (1) Pesawat udara sipil dapat digunakan untuk kegiatan angkutan penumpang, barang dan/atau pos, pengangkutan orang sakit, penyemprotan hama, kebakaran hutan dan hujan buatan, survey dan/atau pemetaan, penanggulangan pencemaran lingkungan, peneraan, olah raga dan/atau rekreasi, akrobatik dan demonstrasi, terjun payung, promosi, pertunjukan, pameran, Citra Kemuning Mahjudip, FH UII, 2009 pendidikan, penelitian dan pengembangan, dan untuk kegiatan lainnya.

#### Pasal 23

Penggunaan dan pengoperasian pesawat udara negara diatur oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang masing-masing.

#### Bagian Kedua Pengoperasian Pesawat Udara

#### Pasal 24

Pengoperasian pesawat udara untuk angkutan udara niaga hanya dapat dilakukan oleh operator pesawat udara yang memiliki sertifikat operator pesawat udara dari Menteri.

#### Pasal 25

- (1) Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24, wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :
  - a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;
  - b. memiliki dan/atau menguasai pesawat udara sesuai dengan studi kelayakan atau rencana pengoperasian;
  - c. memiliki dan/atau menguasai fasilitas untuk kepentingan operasi dan perawatan pesawat udara;
  - d. memiliki dan/atau menguasai personil pesawat udara yang memenuhi persyaratan;
  - e. memiliki organisasi yang mengatur pengoperasian pesawat udara;
  - f. memiliki buku petunjuk spesifikasi perawatan dan pengoperasian pesawat udara;
  - g. memiliki program pendidikan dan pelatihan personil pesawat udara.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 26

- (1) Pemegang sertifikat operator pesawat udara wajib :
  - a. melaksanakan pengoperasian pesawat udara sesuai dengan spesifikasi operasi yang telah disetujui;
  - b. melaksanakan perawatan pesawat udara sesuai dengan spesifikasi perawatan yang telah disetujui; c. memiliki fasilitas dan melaksanakan persiapan serta pemantauan penerbangan;
  - d. mempertahankan keandalan operasional pesawat udara;
  - e. melaporkan setiap perubahan atau rencana perubahan yang berpengaruh terhadap ketentuan dan/atau batasan yang telah ditetapkan dalam sertifikat operator pesawat udara;
  - f. mempertahankan kecakapan dan kemampuan personil pesawat udara;
  - g. melaporkan setiap kejadian kerusakan atau tidak berfungsinya salah satu sistem atau komponen pesawat udara yang dapat mengganggu keselamatan terbang.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan kewajiban pemegang sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 27

- (1) Setiap operator pesawat udara untuk tujuan angkutan udara bukan niaga wajib memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara.
- (2) Persyaratan untuk mendapatkan sertifikat pengoperasian pesawat udara meliputi :
  - a. memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;
  - b. memiliki dan/atau menguasai pesawat udara sesuai dengan rencana operasi;
  - c. memiliki dan/atau menguasai personil pesawat udara;
  - d. memiliki spesifikasi pengoperasian dan perawatan pesawat udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara mendapatkan sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 28

- (1) Pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara wajib :
  - a. melaksanakan pengoperasian pesawat udara sesuai dengan spesifikasi operasi yang telah disetujui;
  - b. melaksanakan perawatan pesawat udara sesuai dengan program perawatan yang telah disetujui;
  - c. mempertahankan kelaikan udara dari pesawat udara yang dioperasikan;
  - d. mempertahankan kecakapan dan kemampuan personil pesawat udara.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan kewajiban pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Ketiga Pemeriksaan Keandalan Operasional Pesawat Udara

#### Pasal 29

- (1) Menteri melakukan pemeriksaan keandalan operasional pesawat udara.
- (2) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan persyaratan keandalan operasional pesawat udara.

- a. rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang dan komponennya;
  - b. pembuatan pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang dan komponennya;
  - c. perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang dan komponennya;
  - d. kelaikan pesawat udara;
  - e. operator pesawat udara;
  - f. pencegahan pencemaran lingkungan;
  - g. personil pesawat udara;
  - h. personil lain yang diberikan wewenang;
  - i. fasilitas perawatan pesawat udara.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Keempat Tanda Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara

##### Pasal 30

- (1) Setiap warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia yang memiliki dan/atau menguasai pesawat udara yang akan dioperasikan di Indonesia wajib mendaftarkan pesawat udaranya.
- (2) Setiap warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia yang menguasai pesawat udara milik warga negara asing atau badan hukum asing yang akan dioperasikan di Indonesia wajib mendaftarkan pesawat udaranya berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya untuk jangka waktu pemakaian minimal 2 (dua) tahun secara terus menerus.
- (3) Menteri dapat memberikan sertifikat pendaftaran bagi pesawat udara yang didaftarkan dan memenuhi persyaratan pendaftaran.
- (4) Sertifikat pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), berisi tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran untuk pesawat terbang, helikopter dan balon berpenumpang.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

##### Pasal 31

- (1) Tanda kebangsaan pesawat udara Indonesia terdiri dari dua huruf yang menunjukkan identitas Indonesia.
- (2) Tanda pendaftaran pesawat udara Indonesia terdiri dari tiga huruf atau tiga angka.
- (3) Pesawat udara Indonesia yang telah memiliki tanda kebangsaan wajib dilengkapi dengan bendera negara Republik Indonesia.
- (4) Ukuran, warna, penempatan tanda kebangsaan, tanda pendaftaran dan bendera sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

##### Pasal 32

Pendaftaran dan tanda kebangsaan untuk pesawat udara negara, diatur oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang masing-masing.

##### Pasal 33

- (1) Penghapusan tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran pesawat udara dapat dilakukan oleh Menteri :
  - a. atas permintaan pemilik;
  - b. apabila pesawat udara sengaja dirusak;
  - c. apabila pesawat udara rusak total akibat kecelakaan;
  - d. apabila pesawat udara tidak akan digunakan lagi;
  - e. apabila masa kontrak sewa menyewa berakhir;
  - f. pesawat udara tidak sedang dibebani hipotek.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penghapusan tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

### BAB V KEAMANAN DAN KESELAMATAN BANDAR UDARA

#### Bagian Pertama Sertifikasi Operasi Bandar Udara

##### Pasal 34

- (1) Setiap penyelenggara bandar udara wajib memiliki sertifikat operasi bandar udara yang diberikan oleh Menteri.
- (2) Persyaratan untuk memperoleh sertifikat operasi bandar udara, adalah sekurang-kurangnya :
  - a. tersedianya fasilitas dan tenaga penerbangan yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan yang disesuaikan dengan kelasnya;

- c. memiliki buku petunjuk pengoperasian, penanggulangan keadaan gawat darurat, perawatan, program pengamanan bandar udara dan higiene dan sanitasi;
  - d. tersedia personil yang memiliki kualifikasi untuk pengoperasian, perawatan dan pelayanan jasa bandar udara;
  - e. memiliki daerah lingkungan kerja bandar udara, peta kontur lingkungan bandar udara, peta situasi pembagian sisi darat dan sisi udara;
  - f. memiliki kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara yang meliputi :
    - 1) kawasan pendekatan dan lepas landas;
    - 2) kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
    - 3) kawasan di bawah permukaan horizontal dalam;
    - 4) kawasan di bawah permukaan horizontal luar;
    - 5) kawasan di bawah permukaan kerucut;
    - 6) kawasan di bawah permukaan transisi;
    - 7) kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan;
  - a. memiliki peta yang menunjukkan lokasi/ koordinat penghalang dan ketinggiannya yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan;
  - b. memiliki fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran sesuai dengan kategorinya;
  - c. memiliki berita acara evaluasi/uji coba yang menyatakan laik untuk dioperasikan; dan
  - d. struktur organisasi penyelenggara bandar udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan dan sertifikasi operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedua  
Sisi Darat dan Sisi Udara dalam Wilayah  
Bandar Udara

Pasal 35

Untuk kepentingan keamanan dan keselamatan bandar udara, penyelenggara bandar udara menetapkan batas sisi darat dan sisi udara serta mengatur penggunaannya.

Pasal 36

- (1) Penetapan serta penggunaan sisi darat dan sisi udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. kelancaran operasi penerbangan; dan
  - c. kelancaran pelayanan jasa kebandarudaraan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan dan penggunaan sisi darat dan sisi udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Ketiga  
Peralatan Penunjang Fasilitas Penerbangan  
dan Operasi Bandar Udara

Pasal 37

- (3) Peralatan penunjang fasilitas penerbangan yang dipergunakan dalam pemberian pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi :
  - a. peralatan pendeteksi bahan organik dan non organik;
  - b. peralatan pemantau lalu lintas orang, barang, kendaraan dan pesawat udara di bandar udara.
- (4) Penyediaan peralatan penunjang fasilitas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. kebutuhan operasional dan keamanan bandar udara;
  - b. perkembangan teknologi; dan
  - c. keandalan peralatan penunjang fasilitas penerbangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai peralatan penunjang fasilitas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 38

- (1) Untuk menunjang kelancaran operasi bandar udara disediakan peralatan penunjang operasi bandar udara.
- (2) Peralatan penunjang operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan keandalan.
- (3) Menteri melakukan pemeriksaan terhadap keandalan peralatan penunjang operasi bandar udara.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai peralatan penunjang operasi bandar udara dan persyaratan serta pemeriksaan keandalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keempat  
Penanggulangan Gawat Darurat

Pasal 39

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memiliki kemampuan dalam melaksanakan penanggulangan gawat darurat di bandar udara.
- (2) Penanggulangan gawat darurat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan secara terpadu dengan melibatkan instansi terkait di luar dan di dalam bandar udara.
- (3) Penyelenggara bandar udara wajib melaksanakan latihan penanggulangan gawat darurat.
- (4) Pelaksanaan penanggulangan gawat darurat dan pelaksanaan latihan penanggulangan gawat darurat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3), dilaporkan kepada Menteri.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penanggulangan gawat darurat dan latihan penanggulangan gawat darurat serta pelaporan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kelima  
Rambu, Marka dan Isyarat

Pasal 40

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memasang rambu dan marka pada sisi udara dan sisi darat bandar udara.
- (2) Rambu dan marka sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berfungsi untuk memberikan larangan, perintah, peringatan dan petunjuk.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai rambu dan marka serta pemasangannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 41

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memberikan isyarat kepada pesawat udara sesuai dengan kebutuhan.
- (2) Isyarat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat berupa isyarat lampu, isyarat elektronika, isyarat bendera dan isyarat fisik.
- (3) Isyarat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berfungsi untuk memberikan larangan, perintah, peringatan dan petunjuk.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai isyarat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keenam  
Pelayanan Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara

Pasal 42

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memberikan pelayanan terhadap pesawat udara yang akan melakukan parkir di bandar udara.
- (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat berupa :
  - a. pemanduan terhadap pesawat udara yang akan melakukan pergerakan di pelataran parkir pesawat udara;
  - b. penyediaan peralatan penunjang parkir pesawat udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 43

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib memberitahukan kepada Menteri apabila terdapat perubahan kondisi bandar udara yang dapat mengganggu atau membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan maupun untuk kepentingan khusus.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 44

- (1) Menteri menerbitkan buku publikasi informasi aeronautika Indonesia.
- (2) Buku publikasi informasi aeronautika Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), sekurang-kurangnya memuat informasi mengenai :
  - a. informasi umum penerbangan;
  - b. pelayanan navigasi penerbangan; dan
  - c. bandar udara.
- (3) Buku publikasi informasi aeronautika Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), didistribusikan kepada komunitas penerbangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penerbitan dan pendistribusian buku publikasi informasi aeronautika Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib menyediakan informasi aeronautika dan informasi cuaca bandar udara

- a. buku publikasi informasi aeronautika Indonesia;
  - b. berita bagi komunitas penerbangan;
  - c. peta-peta navigasi penerbangan; dan
  - d. buku informasi aeronautika negara lain yang mempunyai hubungan penerbangan dengan bandar udara tersebut.
- (3) Informasi cuaca sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dibuat atau disiapkan oleh Badan Meteorologi dan Geofisika.

#### Pasal 46

- (1) Untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, penyelenggara bandar udara dalam keadaan tertentu dapat menutup untuk sementara sebagian atau keseluruhan landasan pacu, penghubung landasan pacu atau pelataran parkir pesawat udara.
- (2) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat berupa :
- a. bencana alam;
  - b. huru hara;
  - c. kecelakaan pesawat udara di landasan pacu, penghubung landasan pacu atau pelataran parkir pesawat udara;
  - d. pembangunan, perbaikan, pemeliharaan dan perawatan landasan pacu, jalan penghubung atau pelataran parkir pesawat udara; dan
  - e. keadaan tertentu lainnya yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (3) Penyelenggara bandar udara wajib memberitahukan kepada Kapten Penerbang, operator dan bandar udara lainnya mengenai penutupan landasan pacu, penghubung landasan pacu atau pelataran parkir pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (4) Pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) wajib dilaporkan kepada Menteri.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penutupan landasan pacu, penghubung landasan pacu atau pelataran parkir pesawat udara, serta pemberitahuan dan pelaporan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 47

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib menyediakan atau menunjuk bagian dari wilayah bandar udara sebagai tempat terisolasi untuk penempatan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan.
- (2) Penyediaan atau penunjukan tempat terisolasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan :
- a. keselamatan penumpang, awak pesawat udara, petugas di bandar udara, masyarakat pengguna jasa angkutan udara lainnya dan masyarakat di sekitar bandar udara;
  - b. keselamatan pesawat udara; dan
  - c. keselamatan fasilitas penunjang penerbangan dan fasilitas penunjang bandar udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyediaan atau penunjukan tempat terisolasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 48

- (3) Jam operasi bandar udara guna pelayanan penerbangan ditetapkan oleh Menteri.
- (4) Penetapan jam operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan :
- a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. kemampuan bandar udara melayani pesawat udara;
  - c. permintaan pasar; dan
  - d. pertumbuhan ekonomi.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan jam operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 49

- (1) Dalam keadaan tertentu penyelenggara bandar udara dapat menambah jam operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan :
- a. keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. kemampuan bandar udara dalam melayani pesawat udara; dan
  - c. kelancaran operasi bandar udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penambahan jam operasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 50

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib menjaga lingkungan bandar udara guna menghindari terjadinya:
- a. populasi burung di lingkungan kerja bandar udara;
  - b. populasi binatang lain yang berkeliaran di sisi udara;
  - c. gangguan terhadap kegiatan navigasi; dan
  - d. gangguan kebisingan; dan

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban menjaga lingkungan bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 51

- (1) Penyelenggara bandar udara dapat segera melaksanakan pemindahan pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah sisi udara, setelah mendapat persetujuan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
- (2) Biaya pelaksanaan pemindahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) menjadi beban perusahaan angkutan udara, badan hukum atau perorangan yang mengoperasikan pesawat udara dimaksud.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemindahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Ketujuh Pemeriksaan Keamanan di Bandar Udara

#### Pasal 52

Setiap orang, barang, kendaraan yang memasuki sisi udara, wajib melalui pemeriksaan keamanan.

#### Pasal 53

- (1) Personil pesawat udara, penumpang, bagasi, kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib melalui pemeriksaan keamanan.
- (2) Pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan dengan atau tanpa menggunakan alat bantu.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 54

- (1) Terhadap penyandang cacat dan orang sakit, penumpang *VIP* dan penumpang khusus lainnya, dilakukan pemeriksaan keamanan secara khusus.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeriksaan keamanan secara khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 55

Terhadap bagasi dari penumpang yang batal berangkat dan/atau bagasi yang tidak bersama pemiliknya, wajib dilakukan pemeriksaan keamanan ulang untuk dapat diangkut dengan pesawat udara.

#### Pasal 56

- (1) Kargo dan pos yang belum dapat diangkut oleh pesawat udara disimpan di tempat khusus yang disediakan di bandar udara.
- (2) Tempat penyimpanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus aman dari gangguan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tempat penyimpanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 57

- (1) Kantong diplomatik yang bersegel diplomatik, tidak boleh dibuka.
- (2) Dalam hal terdapat dugaan yang kuat kantong diplomatik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, perusahaan angkutan udara dapat menolak untuk mengangkut kantong diplomatik.
- (3) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 58

- (1) Bahan dan/atau barang berbahaya yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib memenuhi ketentuan pengangkutan bahan dan/atau barang berbahaya.
- (2) Perusahaan angkutan udara wajib memberitahukan kepada Kapten Penerbang bilamana terdapat bahan dan/atau barang berbahaya yang diangkut dengan pesawat udara.
- (3) Bahan dan/atau barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang belum dapat diangkut, disimpan pada tempat penyimpanan yang disediakan khusus untuk penyimpanan barang berbahaya.
- (4) Apabila pada waktu penempatan di pesawat udara terjadi kerusakan pada kemasan, label atau marka, maka bahan dan/atau barang berbahaya dimaksud harus diturunkan dari pesawat udara.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengangkutan dan penyimpanan bahan dan/atau barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- (2) Agen pengangkut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus melakukan pemeriksaan, pengemasan, pelabelan dan penyimpanan bahan dan/atau barang berbahaya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai agen pengangkut dan ketentuan tentang penanganan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 60

- (1) Penumpang pesawat udara yang membawa senjata wajib melaporkan dan menyerahkannya kepada perusahaan angkutan udara.
- (2) Senjata yang diterima oleh perusahaan angkutan udara untuk diangkut, disimpan pada tempat tertentu di pesawat udara yang tidak dapat dijangkau oleh penumpang pesawat udara.
- (3) Pemilik senjata diberi tanda terima sebagai tanda bukti penerimaan senjata oleh perusahaan angkutan udara.
- (4) Perusahaan angkutan udara bertanggung jawab atas keamanan senjata yang diterima sampai dengan diserahkan kembali kepada pemiliknya di bandar udara tujuan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penerimaan, penyimpanan dan penyerahan senjata sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 61

- (1) Penyelenggara bandar udara atau perusahaan angkutan udara wajib melaporkan kepada Kepolisian dalam hal mengetahui adanya barang tidak dikenal yang patut diduga dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaporan dan penanganan terhadap barang yang tidak dikenal yang patut diduga dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

### Bagian Kedelapan Perawatan, Pemeriksaan dan Pelaporan

#### Pasal 62

- (1) Penyelenggara bandar udara wajib melakukan perawatan dan pemeriksaan secara berkala terhadap peralatan penunjang penerbangan.
- (2) Dalam hal terjadi perubahan kemampuan dan/atau dilakukan pengembangan terhadap peralatan penunjang penerbangan, penyelenggara bandar udara wajib melaporkan kepada Menteri.
- (3) Menteri melakukan pemeriksaan terhadap keandalan peralatan penunjang penerbangan serta pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan jasa bandar udara.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan, pemeriksaan dan pelaporan terhadap peralatan penunjang penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

## BAB VI RUANG UDARA DAN LALU LINTAS UDARA

### Bagian Pertama Tatanan Ruang Udara

#### Pasal 63

- (1) Menteri menetapkan batas-batas penggunaan ruang udara untuk kepentingan pelayanan navigasi penerbangan yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Indonesia.
- (2) Batas-batas penggunaan ruang udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), didasarkan pada perjanjian antarnegara dalam hal:
  - a. negara lain diberikan tanggung jawab atas pelayanan navigasi penerbangan di dalam wilayah udara Indonesia; atau
  - b. Indonesia memperoleh tanggung jawab atas pelayanan navigasi penerbangan di luar wilayah udara Indonesia.
- (3) Pelaksanaan perjanjian antarnegara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dilakukan oleh Menteri setelah mendengar pertimbangan dari instansi terkait.

#### Pasal 64

- (2) Ruang udara dalam wilayah udara Indonesia terdiri dari ruang udara yang dikendalikan dan ruang udara yang tidak dikendalikan.
- (3) Ruang udara yang dikendalikan dan ruang udara yang tidak dikendalikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diklasifikasikan dengan mempertimbangkan sekurang-kurangnya :
  - a. keselamatan operasional penerbangan;
  - b. kepadatan lalu lintas udara;
  - c. kemampuan fasilitas komunikasi penerbangan;
  - d. kemampuan fasilitas bantu navigasi penerbangan;
  - e. kemampuan pengendalian lalu lintas udara;
  - f. kemampuan navigasi pesawat udara; dan

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai ruang udara yang dikendalikan dan ruang udara yang tidak dikendalikan serta penetapan kelas ruang udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 65

Menteri menetapkan jalur lalu lintas udara dalam ruang udara dengan mempertimbangkan sekurang-kurangnya :

- a. keselamatan operasi penerbangan;
- b. kemampuan navigasi pesawat udara;
- c. kemampuan fasilitas komunikasi penerbangan;
- d. kemampuan fasilitas bantu navigasi penerbangan;
- e. kepadatan lalu lintas udara;
- f. efektivitas dan efisiensi operasi penerbangan;
- g. bandar udara keberangkatan dan bandar udara tujuan; dan
- h. daerah latihan militer atau peluncuran roket/satelit.

#### Pasal 66

- (1) Untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan, ditetapkan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas dan kawasan udara berbahaya.
- (2) Kawasan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), memiliki batas-batas vertikal dan horizontal.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kawasan udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri setelah mendengar pertimbangan Menteri yang bertanggung jawab di bidang Pertahanan Negara dan/atau Menteri terkait lainnya.

#### Pasal 67

- (1) Terhadap pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan/atau kawasan udara terlarang oleh pesawat udara sipil, dilaksanakan penegakan hukum yang harus menjamin keselamatan dan keamanan awak pesawat, penumpang dan pesawat udara.
- (2) Penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara dan/atau kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan oleh Tentara Nasional Indonesia.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang pertahanan setelah mendengar pendapat Menteri dan menteri terkait lainnya.

### Bagian Kedua Fasilitas Penerbangan

#### Pasal 68

- (1) Fasilitas penerbangan yang dipergunakan dalam pemberian pelayanan lalu lintas udara meliputi :
  - a. komunikasi penerbangan;
  - b. navigasi penerbangan;
  - c. pengamatan penerbangan;
  - d. peralatan bantu pendaratan.
- (2) Penyediaan fasilitas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. kebutuhan operasional lalu lintas udara;
  - b. perkembangan teknologi; dan
  - c. keandalan fasilitas penerbangan.
- (3) Setiap fasilitas penerbangan yang dioperasikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus dikalibrasi secara berkala.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai fasilitas penerbangan dan kalibrasi fasilitas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.

### Bagian Ketiga Tata Cara Berlalu Lintas Udara

#### Pasal 69

- (1) Kapten Penerbang dalam pengoperasian pesawat udara wajib memenuhi ketentuan tata cara berlalu lintas udara yang sekurang-kurangnya meliputi :
  - a. pergerakan pesawat udara di udara dan urutan prioritas pelayanan lalu lintas udara;
  - b. batas ketinggian;
  - c. kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya;
  - d. jarak vertikal dan horizontal;
  - e. aturan ambang batas kebisingan;
  - f. penarikan benda di udara termasuk pesawat layang;
  - g. uji coba penerbangan dan penerbangan demonstrasi;
  - h. isyarat darurat apabila mengetahui pesawat udaranya berada di kawasan udara terlarang, terbatas

- j. penggunaan lampu navigasi pesawat udara;
  - k. isyarat-isyarat untuk penyampaian informasi atau memberikan perhatian kepada pesawat udara lainnya; dan
  - l. jam kerja operasi bandar udara.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara berlalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 70

- (1) Kapten Penerbang wajib mematuhi rencana penerbangan yang telah ditetapkan.
- (2) Penyimpangan terhadap rencana penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan untuk alasan keselamatan penerbangan dengan ketentuan :
  - a. melaporkan kepada pemandu lalu lintas udara yang berwenang dalam hal pesawat udara berada di ruang udara yang dikendalikan; dan
  - b. menyampaikan informasi penyimpangan rencana penerbangan kepada pusat informasi penerbangan terdekat dalam hal pesawat udara berada di ruang udara yang tidak dikendalikan.
- (3) Kapten Penerbang atau awak pesawat lainnya atau operator pesawat udara wajib melaporkan kepada pejabat yang berwenang mengenai pendaratan darurat yang dilakukan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai rencana penerbangan dan penyimpangan terhadap rencana penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 71

- (1) Setiap orang dilarang membuang benda apapun dari pesawat udara selama dalam penerbangan.
- (2) Pembuangan benda apapun dari pesawat udara hanya dapat dilakukan dalam keadaan darurat penerbangan oleh dan/atau atas izin Kapten Penerbang.
- (3) Dalam melaksanakan pembuangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), Kapten Penerbang harus melaporkan daerah pembuangan kepada pemandu lalu lintas udara.
- (4) Pembuangan benda apapun dari pesawat udara dan daerah pembuangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keselamatan pesawat udara dan penumpang;
  - b. keselamatan penduduk dan harta bendanya di wilayah pembuangan;
  - c. kelestarian lingkungan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembuangan benda dari pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 72

- (1) Pesawat udara dalam keadaan darurat penerbangan berhak mendapatkan prioritas pelayanan lalu lintas udara.
- (2) Pemberian prioritas pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), didasarkan atas laporan keadaan darurat penerbangan dari Kapten Penerbang atau personil pesawat udara lainnya.
- (3) Pemandu lalu lintas udara wajib mengambil tindakan dalam batas wewenangnya yang diperlukan untuk menjamin keselamatan pesawat udara yang mengalami keadaan darurat dari pengguna jasa pelayanan lalu lintas udara lainnya.

### Bagian Keempat Pelayanan Lalu Lintas Udara

#### Pasal 73

- (1) Pelayanan lalu lintas udara diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan sebagian atau seluruhnya kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Setiap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara Indonesia diberikan pelayanan lalu lintas udara.
- (3) Pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. status penerbangan;
  - b. manajemen lalu lintas udara;
  - c. fasilitas komunikasi penerbangan;
  - d. fasilitas bantu navigasi penerbangan;
  - e. fasilitas pengamatan penerbangan;
  - f. fasilitas bantu pendaratan;
  - g. fasilitas meteorologi;
  - h. informasi aeronautika;
  - i. kemampuan personil; dan
  - j. hal-hal khusus.
- (4) Pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :
  - a. pelayanan pengendalian ruang udara jelajah;
  - b. pelayanan pengendalian ruang udara pendekatan;
  - c. pelayanan pengendalian ruang udara di bandar udara termasuk pelayanan pendaratan dan lepas

- e. pelayanan pengendalian arus penerbangan;
  - f. pelayanan informasi penerbangan;
  - g. koordinasi antar pengendali lalu lintas udara atau dengan instansi terkait lainnya; dan
  - h. pelayanan berita lalu lintas udara.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 74

- (1) Pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 dilaksanakan oleh unit pelayanan lalu lintas udara yang terdiri dari :
- a. pusat pengendalian ruang udara jelajah;
  - b. pusat pengendalian ruang udara pendekatan;
  - c. pusat pengendalian ruang udara di bandar udara;
  - d. pusat informasi penerbangan;
  - e. pusat informasi penerbangan bandar udara; dan
  - f. unit pelayanan lalu lintas udara lainnya sesuai dengan kebutuhan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai unit pelayanan lalu lintas udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Pasal 75

Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang memberikan pelayanan lalu lintas udara wajib melakukan peningkatan kualitas sumber daya manusia, fasilitas penerbangan dan pelayanan lalu lintas udara sesuai dengan kebutuhan dan dengan memperhatikan perkembangan teknologi penerbangan.

#### Bagian Kelima

#### Pelayanan Lalu Lintas Udara di Bandar Udara Khusus

#### Pasal 76

- (1) Pelayanan lalu lintas udara di bandar udara khusus diselenggarakan oleh Pemerintah yang pelaksanaannya dapat dilimpahkan sebagian atau seluruhnya kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut.
- (2) Biaya yang timbul sebagai akibat pelayanan lalu lintas udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibebankan kepada pengelola bandar udara khusus. (3) Pengelola bandar udara khusus wajib menyediakan, memelihara dan merawat fasilitas komunikasi penerbangan, fasilitas bantu navigasi udara, pengamatan, fasilitas bantu pendaratan, meteorologi, informasi aeronautika, untuk pelayanan lalu lintas udara.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan lalu lintas udara di bandar udara khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

### BAB VII

### PERSONIL DAN KESEHATAN PENERBANGAN

#### Bagian Pertama

#### Personil Penerbangan

#### Pasal 77

- (1) Personil Penerbangan meliputi :
- a. Personil Pesawat Udara;
  - b. Personil Pelayanan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
- (2) Personil Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a meliputi :
- a. Personil Operasi Pesawat Udara;
  - b. Personil Penunjang Operasi Pesawat Udara.
- (3) Personil Operasi Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a meliputi :
- a. Penerbang;
  - b. Juru Mesin Pesawat Udara;
  - c. Juru Navigasi Pesawat Udara.
- (4) Personil Penunjang Operasi Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b meliputi :
- a. Personil Ahli Perawatan Pesawat Udara;
  - b. Personil Penunjang Operasi Penerbangan;
  - c. Personil Kabin.
- (5) Personil Pelayanan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b meliputi :
- a. personil pelayanan navigasi penerbangan;
  - b. personil pelayanan pengoperasian bandar udara; dan
  - c. personil pelayanan penerbangan.

#### Pasal 78

- (1) Personil Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1), wajib memiliki sertifikat kecakapan yang sah dan masih berlaku.
- (2) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan oleh Menteri dengan memperhatikan :
  - a. usia;
  - b. sehat jasmani dan rohani;
  - c. lulus ujian kecakapan dan keterampilan.
- (3) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diperoleh setelah terlebih dahulu mengikuti pendidikan dan pelatihan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara memperoleh sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Kedua Kewajiban Personil Penerbangan

#### Pasal 79

- (1) Personil penerbangan yang telah memiliki sertifikat kecakapan diwajibkan :
  - a. mematuhi ketentuan sesuai dengan sertifikat kecakapan yang dimiliki;
  - b. mempertahankan kecakapan dan kemampuan yang dimiliki;
  - c. mematuhi ketentuan pemeriksaan kesehatan secara berkala.
- (2) Personil penerbangan yang akan melaksanakan tugas diwajibkan :
  - a. memiliki sertifikat sesuai dengan tugas yang akan dilaksanakan;
  - b. dalam keadaan kondisi sehat jasmani dan rohani;
  - c. cakap dan mampu untuk melaksanakan tugas.
- (3) Personil penerbangan selama melaksanakan tugas diwajibkan mematuhi seluruh ketentuan peraturan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Ketiga Wewenang Kapten Penerbang

#### Pasal 80

- (1) Dalam melaksanakan tugas selama terbang, Kapten Penerbang Pesawat Udara bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Kapten Penerbang mempunyai wewenang untuk melakukan tindakan-tindakan pencegahan terjadinya gangguan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (3) Tindakan pencegahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), meliputi :
  - a. mengambil tindakan pengamanan terhadap penumpang atau kondisi darurat lainnya yang dapat mengganggu atau membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
  - b. menurunkan dan/atau menyerahkan pelaku yang diduga mengganggu atau membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, kepada pejabat yang berwenang pada bandar udara terdekat.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dalam melaksanakan tindakan pencegahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Keempat Wewenang Personil Operasi Pesawat Udara dan Personil Kabin

#### Pasal 81

- (1) Selama melaksanakan tugas, personil operasi pesawat udara dan/atau personil kabin wajib membantu Kapten Penerbang atas keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Dalam keadaan darurat selama penerbangan, personil operasi pesawat udara dan/atau personil kabin dapat berbuat atau bertindak di luar peraturan yang berlaku, atas perintah Kapten Penerbang.

#### Bagian Kelima Wewenang Personil Penunjang Operasi Pesawat Udara

#### Pasal 82

- (1) Dalam melaksanakan tugas personil penunjang operasi pesawat udara bertanggung jawab atas kesiapan pesawat udara untuk melakukan penerbangan.
- (2) Dalam melaksanakan tugas personil penunjang operasi pesawat udara dapat menunda penerbangan karena alasan tertentu dengan berkoordinasi dengan Kapten Penerbang.

Bagian Keenam  
Pendidikan dan Pelatihan Personil Penerbangan

Pasal 83

- (1) Pendidikan dan pelatihan personil penerbangan terdiri dari jenis dan jenjang.
- (2) Pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diselenggarakan oleh Pemerintah dan/atau badan hukum Indonesia.
- (3) Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib mendapat izin dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional setelah mendengar pertimbangan dari Menteri.
- (4) Untuk menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan wajib dipenuhi persyaratan :
  - a. memiliki izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan dari instansi yang berwenang;
  - b. memiliki organisasi yang mengatur penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan;
  - c. memiliki jumlah tenaga pendidik yang cukup dan berkualifikasi sesuai jenis dan jenjang pendidikan dan pelatihan;
  - d. memiliki buku petunjuk tata cara tentang penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan;
  - e. memiliki silabus pendidikan dan pelatihan yang sesuai jenis dan jenjang serta mengacu kepada sistem pendidikan di Indonesia;
  - f. memiliki fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan sesuai dengan jenis dan jenjang dari pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan.
- (5) Penyelenggara pendidikan dan pelatihan personil penerbangan yang telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), diberikan sertifikat oleh Menteri.
- (6) Sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (5), berlaku sepanjang masih melakukan kegiatan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan serta memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4).
- (7) Menteri berkewajiban melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan untuk menjamin pemenuhan terhadap persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4).
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan jenjang pendidikan dan pelatihan serta persyaratan dan tata cara untuk mendapatkan sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (4) dan ayat (5) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 84

- (1) Pemegang sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan berkewajiban untuk:
  - a. melaksanakan jenis pendidikan dan pelatihan sesuai dengan sertifikat yang diberikan;
  - b. mempertahankan mutu pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan;
  - c. membuat perencanaan dan pelaporan untuk setiap penyelenggaraan paket pendidikan dan pelatihan;
  - d. melaporkan setiap perubahan yang terjadi dalam penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam sertifikat yang diberikan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban pemegang sertifikat penyelenggara pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 85

- (1) Sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan dapat dibekukan, direvisi atau dicabut.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembekuan, revisi dan pencabutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 86

- (1) Sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan dapat diberikan kepada penyelenggara di luar negeri dengan cara memvalidasi sertifikat yang dikeluarkan oleh negara setempat.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh sertifikat penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personil penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kedelapan  
Kesehatan Penerbangan

Pasal 87

- (1) Pelayanan kesehatan penerbangan diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan hukum Indonesia atau perorangan yang mempunyai kualifikasi kesehatan penerbangan.
- (2) Pelayanan kesehatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi kegiatan :
  - a. pengujian dan/atau pemeliharaan kesehatan terhadap :
    - 1) personil operasi pesawat udara;
    - 2) personil penunjang operasi pesawat udara;
    - 3) personil pelayanan kesehatan penerbangan;
    - 4) personil pelayanan pengoperasian bandar udara;

- a. pemeriksaan higiene dan sanitasi bandar udara, fasilitas penunjang bandar udara, kesehatan dan keselamatan kerja fasilitas penunjang penerbangan;
- b. pemeriksaan higiene dan sanitasi pesawat udara.
- (3) Terhadap hasil pemeriksaan kesehatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a dan huruf b, diberikan sertifikat kesehatan oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan kesehatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB VIII TARIF JASA PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN

### Pasal 88

- (1) Pemberian jasa pelayanan navigasi penerbangan dikenakan biaya berupa tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan.
- (2) Tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ditetapkan berdasarkan struktur dan golongan.

### Pasal 89

- (1) Struktur tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan faktor jarak terbang dan faktor berat pesawat udara sesuai pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara jasa pelayanan navigasi penerbangan.
- (2) Golongan tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan meliputi :
  - a. tarif penerbangan domestik; dan
  - b. tarif penerbangan internasional.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai struktur dan golongan tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

### Pasal 90

Tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 88 tidak dikenakan terhadap :

- a. pesawat udara negara Republik Indonesia;
- b. pesawat udara yang dipergunakan untuk keperluan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) atau kegiatan kemanusiaan;
- c. pesawat udara yang khusus dipergunakan oleh tamu negara, kepala negara atau kepala pemerintahan beserta rombongan dalam kunjungan kenegaraan di Indonesia;
- d. pesawat udara milik Departemen Perhubungan yang dipergunakan untuk pendidikan awak kokpit pesawat udara, kalibrasi alat bantu navigasi udara, atau kegiatan lainnya yang berkaitan dengan pembinaan keselamatan penerbangan;
- e. pesawat udara milik perkumpulan olah raga penerbangan yang diberikan pembebasan oleh Direktur Jenderal;
- f. pesawat udara militer asing yang dapat menunjukkan rekomendasi pembebasan dari Departemen Pertahanan atau Markas Besar Tentara Nasional Indonesia.

### Pasal 91

- (1) Tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah tersendiri.
- (2) Tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan, ditetapkan oleh Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan setelah dikonsultasikan dengan Menteri.

## BAB IX PENCARIAN DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA

### Pasal 92

- (1) Setiap penerbang yang sedang dalam tugas penerbangan mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang dikhawatirkan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, wajib segera memberitahukan kepada petugas lalu lintas udara.
- (2) Setiap petugas lalu lintas udara yang sedang bertugas, segera setelah menerima pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau dikhawatirkan mengalami keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan, wajib segera memberitahukan kepada Badan SAR Nasional.

### Pasal 93

- (1) Badan SAR Nasional wajib mengerahkan potensi SAR terhadap kegiatan pencarian dan pemberian pertolongan serta penyelamatan terhadap setiap kecelakaan pesawat udara atau pesawat udara dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan.

- (3) Ketentuan mengenai pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB X  
PENELITIAN PENYEBAB KECELAKAAN  
PESAWAT UDARA

Pasal 94

- (1) Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia, dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan.
- (2) Penelitian terhadap kecelakaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan oleh Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara yang dibentuk sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (3) Menteri dapat menunjuk seseorang yang memiliki keahlian tertentu menjadi anggota Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara.
- (4) Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara dalam melaksanakan tugas dapat melibatkan :
  - a. wakil dari pemerintah tempat pesawat udara didaftarkan;
  - b. wakil dari pabrik pembuat pesawat udara dan mesin pesawat udara; dan/atau
  - c. wakil dari perusahaan angkutan udara.
- (5) Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara berwenang meminta keterangan dan/atau bantuan jasa keahlian dari perusahaan penerbangan, badan hukum Indonesia atau perorangan, untuk kelancaran penelitian penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai penelitian terhadap kecelakaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 95

- (1) Perusahaan angkutan udara dan/atau operator yang pesawat udaranya mengalami kecelakaan wajib segera melaporkan kepada Menteri dan Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara.
- (2) Penyelenggara bandar udara dan/atau penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang mengetahui dan/atau menerima laporan terjadinya kecelakaan pesawat udara wajib segera melaporkan kepada Menteri dan Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara.
- (3) Setelah menerima laporan terjadinya kecelakaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara segera melakukan penelitian.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 96

- (1) Pejabat yang berwenang pada lokasi kecelakaan pesawat udara wajib melakukan tindakan pengamanan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di luar daerah lingkungan kerja bandar udara, untuk :
  - a. melindungi awak pesawat udara dan penumpangnya;
  - b. mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengubah letak pesawat udara, merusak dan/atau mengambil barang-barang dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan.
- (2) Tindakan pengamanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat berlangsung sampai dengan berakhirnya pelaksanaan penelitian di lapangan oleh Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tindakan pengamanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 97

- (1) Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara wajib melaporkan hasil penelitian kepada Menteri.
- (2) Menteri menyampaikan hasil penelitian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan dan penyampaian hasil penelitian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB XI PENCEMARAN  
LINGKUNGAN

Pasal 98

- (1) Setiap orang dan/atau badan hukum yang memproduksi dan/atau mengoperasikan pesawat udara, wajib mencegah terjadinya pencemaran lingkungan.
- (2) Pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi hal-hal yang berkaitan dengan :
  - a. emisi gas buang;
  - b. tingkat kebisingan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), berlaku bagi pesawat udara yang akan didaftarkan dan/atau dioperasikan di wilayah Republik Indonesia.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), berlaku bagi pesawat udara yang digerakkan oleh mesin penggerak jenis gas turbin.

- (5) Pesawat udara yang telah didaftarkan dan/atau dioperasikan di wilayah Republik Indonesia harus memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), selambat-lambatnya 10 (sepuluh) tahun sejak ditetapkannya Peraturan Pemerintah ini.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai hal-hal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur dengan Keputusan Menteri.

## BAB XII SANKSI

### Pasal 99

- (1) Pelanggaran terhadap tidak terpenuhinya persyaratan keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, Pasal 17, Pasal 26, Pasal 28, Pasal 41, Pasal 42, Pasal 45, Pasal 46, Pasal 47, Pasal 50, Pasal 61, dan Pasal 62 dikenakan sanksi administratif.
- (2) Pengenaan sanksi administrasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan sertifikat untuk jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan.
- (4) Apabila pembekuan sertifikat sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, maka sertifikat dicabut.

### Pasal 100

Pemegang sertifikat keandalan operasional pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dapat langsung dikenai sanksi pencabutan sertifikat tanpa melalui proses sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dalam hal pemegang sertifikat terbukti :

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- b. memperoleh sertifikat dan/atau surat izin dengan cara tidak sah; atau
- c. secara nyata melakukan tindakan yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

### Pasal 101

- (1) Sertifikat kecakapan personil penerbangan dapat dicabut, apabila pemegang sertifikat kecakapan tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71 ayat (3), Pasal 79, Pasal 80, Pasal 81, dan Pasal 82.
- (2) Pencabutan sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), tidak diindahkan dilanjutkan dengan pembekuan sertifikat kecakapan untuk jangka waktu tertentu.
- (4) Apabila selama masa pembekuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), tidak ada upaya perbaikan oleh pemegang sertifikat, maka sertifikat kecakapan dicabut.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai jangka waktu pembekuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), diatur dengan Keputusan Menteri.

### Pasal 102

Sertifikat kecakapan dicabut tanpa melalui proses peringatan dan/atau pembekuan, dalam hal pemegang sertifikat terbukti :

- a. memperoleh sertifikat kecakapan dengan cara tidak sah; atau
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara.

## BAB XIII KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 103

Dengan berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan dinyatakan tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

## BAB XIV KETENTUAN PENUTUP

### Pasal 104

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku 1 (satu) tahun sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
Pada tanggal 5 Februari 2001  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

ABDURRAHMAN WAHID

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 5 Februari 2001  
SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,  
ttd  
DJOHAN EFFENDI

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2001 NOMOR 9



PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 3 TAHUN 2001  
TENTANG  
KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENERBANGAN

UMUM

Keamanan dan keselamatan penerbangan memiliki peranan yang penting dan strategis dalam penyelenggaraan penerbangan sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dalam satu kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.

Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan, pendayagunaan, dan pengembangan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan, dalam upaya untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur serta terpadu dengan moda transportasi lain.

Atas dasar hal tersebut di atas, maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur ketentuan mengenai sistem keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan operasi pesawat udara, pengoperasian bandar udara, pengaturan mengenai ruang udara, personil keamanan dan keselamatan penerbangan, pelayanan kesehatan penerbangan, tata cara penanganan dan pemeriksaan penumpang, bagasi kargo dan pos, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, penelitian sebab-sebab kecelakaan pesawat udara, program pengamanan penerbangan sipil serta tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan.

Di samping hal tersebut di atas, diatur pula keandalan operasional pesawat udara yang pada dasarnya hanya dapat dipenuhi apabila persyaratan-persyaratan yang menyangkut standar kelaikan udara, rancang bangun pesawat udara, pembuatan pesawat udara, perawatan pesawat udara, pengoperasian pesawat udara, standar kebisingan pesawat udara, penampungan sisa bahan bakar, dan ambang batas gas buang pesawat udara, serta personil pesawat udara, dapat dipenuhi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hal lain yang perlu diatur, yang merupakan kelengkapan administrasi sekaligus persyaratan operasional pesawat udara adalah pendaftaran pesawat udara dan tanda kebangsaan pesawat udara.

PASAL DEMI PASAL

**Pasal 1**

Cukup jelas

**Pasal 2**

Ayat (1)

Keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan suatu rangkaian kegiatan yang saling berkait dan saling mempengaruhi yang meliputi penyelenggaraan di bidang pesawat udara, keamanan dan keselamatan penerbangan serta personil penerbangan.

Ayat (2)

Termasuk dalam aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan adalah aspek perencanaan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 3**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Program pengamanan bandar udara (*airport security program*) merupakan bagian dari program pengamanan penerbangan sipil yang bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap awak pesawat udara, pesawat udara, penumpang, para petugas di darat dan masyarakat serta instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum.

Huruf b

Program pengamanan perusahaan angkutan udara (*airlines security program*) merupakan bagian dari program pengamanan penerbangan sipil yang bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap awak pesawat udara dan penumpang serta pengamanan pesawat udara dari tindakan melawan hukum.

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 4**

Cukup jelas

**Pasal 5**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan pelayanan navigasi penerbangan dilaksanakan dalam keadaan normal penerbangan adalah pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan kepada pesawat udara yang melaksanakan penerbangan sesuai dengan rencana penerbangan.

Yang dimaksud dengan pelayanan navigasi penerbangan dilaksanakan dalam keadaan darurat penerbangan adalah pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan kepada pesawat udara yang melaksanakan penerbangan tidak sesuai dengan rencana penerbangannya, sehubungan dengan alasan operasional yang potensial mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

#### **Pasal 6**

Ayat (1)

Pelayanan pengoperasian bandar udara dilaksanakan dalam keadaan normal dan keadaan darurat penerbangan.

Yang dimaksud dengan pengoperasian bandar udara dilaksanakan dalam keadaan normal penerbangan adalah pelayanan pengoperasian bandar udara yang diberikan kepada pesawat udara yang melaksanakan penerbangan sesuai dengan rencana penerbangan.

Yang dimaksud dengan pengoperasian bandar udara dilaksanakan dalam keadaan darurat penerbangan adalah pelayanan pengoperasian bandar udara yang diberikan kepada pesawat udara yang melaksanakan penerbangan tidak sesuai dengan rencana penerbangannya, sehubungan dengan alasan operasional yang potensial mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

#### **Pasal 7**

Cukup jelas

#### **Pasal 8**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan standar kelaikan udara adalah standar kelaikan udara untuk pesawat yang dibuat atau direkayasa khusus untuk mengangkut penumpang. Sedangkan pesawat jenis lainnya yang tidak mengangkut penumpang, misalnya *gantole*, pesawat ringan, *glider*, dan *flying boat* akan diatur dengan persyaratan khusus yang akan ditetapkan berdasarkan perkembangan rancang bangun (tidak memiliki standar kelaikan udara).

Huruf a

Yang dimaksud dengan pesawat terbang kategori transpor adalah pesawat yang berdaya penggerak dengan gaya *propeller* dan lebih dari 1 (satu) daya penggerak, memiliki konfigurasi penumpang lebih dari 19 (sembilan belas) penumpang dan berat maksimum lepas landas lebih dari 8.600 kg (19.000 *pounds*) atau pesawat yang berdaya penggerak dengan mesin jet dan lebih dari 1 (satu) daya penggerak dan berat maksimum lepas landas lebih dari 5.700 kg (12.500 *pounds*).

Yang dimaksud dengan pesawat terbang kategori normal adalah pesawat terbang yang dibatasi dengan konfigurasi tempat duduk penumpang tidak lebih dari 9 (sembilan) tempat duduk dan berat maksimum lepas landas tidak lebih dari 5.700 kg (12.500 *pounds*) dan dipergunakan tidak untuk operasi akrobatik.

Yang dimaksud dengan pesawat terbang kategori *utility* adalah pesawat terbang yang dibatasi dengan konfigurasi tempat duduk penumpang tidak lebih dari 9 (sembilan) tempat duduk dan berat maksimum lepas landas tidak lebih dari 5.700 kg (12.500 *pounds*) dan dipergunakan untuk akrobatik operasi yang terbatas.

Yang dimaksud dengan pesawat terbang kategori akrobatik adalah pesawat terbang yang dibatasi dengan konfigurasi tempat duduk penumpang tidak lebih dari 9 (sembilan) tempat duduk dan berat maksimum lepas landas tidak lebih dari 5.700 kg (12.500 *pounds*) dan dapat dipergunakan untuk akrobatik.

Yang dimaksud dengan pesawat terbang kategori komuter adalah pesawat yang berdaya penggerak dengan gaya *propeller* dan lebih dari 1 (satu) daya penggerak, memiliki konfigurasi tempat duduk penumpang tidak lebih dari 19 (sembilan belas) tempat duduk dan berat maksimum lepas landas tidak lebih dari 8.600 kg (19.000 *pounds*) dan digunakan tidak untuk akrobatik.

Huruf b

Yang dimaksud dengan helikopter kategori normal adalah helikopter dengan berat maksimum lepas landas tidak lebih dari 2.700 kg (6000 *pounds*).

Huruf c

Yang dimaksud dengan helikopter kategori transpor adalah helikopter dengan berat maksimum lepas landas lebih dari 2.700 kg (6000 *pounds*).

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 9**

Cukup jelas

**Pasal 10**

Cukup jelas

**Pasal 11**

Cukup jelas

**Pasal 12**

Cukup jelas

**Pasal 13**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a

Menteri memberikan persetujuan perubahan rancang bangun yang dilakukan oleh perusahaan atau perorangan.

Huruf b

Menteri memberikan persetujuan perubahan rancang bangun berupa sertifikat tipe tambahan kepada perusahaan atau perorangan yang bukan pemegang sertifikat tipe.

Huruf c

Menteri memberikan persetujuan revisi dari sertifikat tipe terhadap perubahan rancang bangun yang dilakukan oleh pemegang sertifikat tipe.

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 14**

Cukup jelas

**Pasal 15**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan validasi sertifikat tipe adalah penyetaraan terhadap sertifikat tipe negara lain setelah dilakukan evaluasi rancang bangun dan pembuatan pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang berdasarkan standar kelaikan udara Republik Indonesia.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 16**

Ayat (1)

Sertifikat mutu produksi diberikan oleh Menteri kepada:

- a. pemegang sertifikat tipe yang telah memiliki sistem kendali mutu yang memenuhi standar; dan/atau
- b. pemegang sertifikat tipe tambahan yang memproduksi komponen dan telah memiliki sistem kendali mutu yang memenuhi standar; dan/atau
- c. perusahaan yang memproduksi komponen berdasarkan ketentuan standar teknis yang diakui (*Technical Standards Order/TSO*) dan telah memiliki sistem kendali mutu yang memenuhi standar; dan/atau
- d. perusahaan yang memproduksi komponen dan/atau material berdasarkan kesamaan standar teknis (*Part Manufacturer Approval/PMA*) dan telah memiliki sistem kendali mutu yang memenuhi standar.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 17**

Cukup jelas

**Pasal 18**

Cukup jelas

**Pasal 19**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori Transpor adalah sertifikat yang diberikan kepada pesawat terbang kategori transpor, kekopler kategori transpor, dan rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori transpor.

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori Normal adalah sertifikat yang diberikan kepada pesawat terbang kategori normal, helikopter kategori normal yang rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori normal.

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori *Utility* adalah sertifikat yang diberikan kepada pesawat terbang kategori *utility* yang rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori *utility*.

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori Akrobatik adalah sertifikat yang diberikan kepada pesawat terbang kategori akrobatik yang rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori akrobatik.

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori Komuter adalah sertifikat yang diberikan kepada pesawat terbang kategori komuter yang rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori transport.

Yang dimaksud dengan Sertifikat Kelaikan Udara Standar Kategori Balon Berpenumpang adalah sertifikat yang diberikan kepada balon berpenumpang yang rancang bangunnya memenuhi standar kelaikan udara kategori balon berpenumpang.

Sertifikat Kelaikan Udara Standar sebagaimana tersebut di atas tidak diberikan untuk mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan pesawat udara untuk penggunaan secara terbatas (*restricted*) adalah pesawat udara yang dibangun sesuai dengan sertifikat tipe terbatas, atau pesawat udara yang telah mempunyai sertifikat tipe dan dilakukan perubahan untuk kegunaan tertentu, antara lain untuk pemotretan udara, penyemprotan dan lain-lain.

Yang dimaksud dengan pesawat udara untuk penggunaan secara sementara (*provisional*) adalah pesawat udara yang sedang menjalani proses sertifikasi sertifikat tipe dimana secara teknis pengujian telah memenuhi standar kelaikan udara, namun secara administratif belum seluruhnya diselesaikan.

Pesawat jenis ini dapat digunakan untuk antara lain men-*training customer pilot*, demonstrasi uji terbang komersial dan lain-lain.

Yang dimaksud dengan pesawat udara untuk percobaan (*experimental*) adalah pesawat udara yang diberi sertifikat untuk keperluan uji coba pemenuhan persyaratan standar regulasi, penelitian dan pengembangan, pelatihan, pameran udara, survey pasar, perlombaan atau pesawat udara yang dibangun oleh seseorang (*home built*) dan digunakan sendiri oleh yang membuatnya untuk tujuan pengembangan kedirgantaraan dan rekreasi.

Yang dimaksud dengan pesawat udara untuk tujuan penerbangan khusus adalah pesawat udara yang diberi sertifikat kelaikan udara untuk keperluan misi khusus antara lain untuk perbaikan dan perawatan, evakuasi penyelamatan pesawat udara, operasi melebihi maksimum berat lepas landas, penyerahan pesawat udara (*delivery*) atau ekspor dan uji terbang produksi.

Ayat (5)

Cukup jelas

Ayat (6)

Cukup jelas

**Pasal 20**

Cukup jelas

**Pasal 21**

Ayat (1)

Pengeluaran sertifikat kelaikan udara untuk ekspor tergantung atas permintaan negara pengimpor.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan produk adalah pesawat udara, mesin pesawat udara dan baling-baling pesawat terbang termasuk komponen dan bagian-bagiannya.

**Pasal 22**

Cukup jelas

**Pasal 23**

Cukup jelas

**Pasal 24**

Cukup jelas

**Pasal 25**

Cukup jelas

**Pasal 26**

Cukup jelas

**Pasal 27**

Cukup jelas

**Pasal 28**

Cukup jelas

**Pasal 29**

Cukup jelas

**Pasal 30**

Cukup jelas

**Pasal 31**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan **Revisi** adalah perubahan yang dilakukan terhadap sertifikat kelaikan udara.

Ayat (2)



Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 32**

Cukup jelas

**Pasal 33**

Cukup jelas

**Pasal 34**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan bandar udara meliputi bandar udara umum dan bandar udara khusus. Selanjutnya sertifikat dimaksud adalah bukti telah dipenuhinya persyaratan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan fasilitas penerbangan antara lain meliputi peralatan sistem pendaratan, peralatan sistem komunikasi, peralatan meteorologi, landasan pacu (*runway*), penghubung landasan pacu (*taxiway*), peralatan parkir pesawat (*apron*) dan terminal.

Yang dimaksud dengan peralatan penunjang penerbangan antara lain meliputi peralatan listrik, instalasi air, peralatan perbengkelan, pergudangan, dan peralatan pemanduan parkir pesawat udara (*Aircraft Docking Guidance System/ADGS*).

Penyesuaian dengan kelas bandara hanya berlaku untuk bandar udara umum.

Huruf b

Prosedur pelayanan jasa bandar udara antara lain meliputi :

- 1) prosedur pelayanan penumpang;
- 2) prosedur pelayanan kargo dan pos;
- 3) prosedur pelayanan pesawat udara;
- 4) prosedur pelayanan konsesional.

Huruf c

Program pengamanan bandar udara (*Airport Security Program*) merupakan bagian dari program pengamanan penerbangan sipil yang bertujuan menjamin perlindungan terhadap awak pesawat udara, penumpang, para petugas di darat dan masyarakat serta instalasi di kawasan bandar udara dari ancaman tindakan melawan hukum.

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Huruf g

Cukup jelas

Huruf h

Cukup jelas

Huruf i

Cukup jelas

Huruf j

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 35**

Yang dimaksud dengan sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan.

Yang dimaksud dengan sisi udara adalah wilayah bandar udara yang berhubungan langsung dengan kegiatan operasi penerbangan.

**Pasal 36**

Cukup jelas

**Pasal 37**

Ayat (1)

huruf a

Yang dimaksud dengan bahan organik adalah bahan yang bukan merupakan bahan logam antara lain berupa plastik, tepung, tas, cairan, dan sebagainya.

Yang dimaksud dengan bahan non-organik berupa bahan yang terbuat dari metal.

huruf b

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 38**

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan peralatan penunjang operasi bandar udara antara lain berupa garbarata, ban berjalan, dan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara (*ground support equipment*).

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 39**

Ayat (1)

Gawat darurat di bandar udara berupa antara lain:

- a. pesawat udara yang mengalami keadaan darurat penerbangan;
- b. sabotase atau ancaman bom terhadap pesawat udara dan/atau prasarana penerbangan;
- c. pesawat udara dalam ancaman tindakan gangguan melawan hukum;
- d. kejadian pada pesawat udara karena bahan dan/atau barang berbahaya;
- e. kebakaran pada bangunan;
- f. bencana alam.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 40**

Cukup jelas

**Pasal 41**

Cukup jelas

**Pasal 42**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan pergerakan pesawat udara di pelataran parkir adalah pesawat udara yang menuju dan/atau meninggalkan tempat parkir.

Huruf b

Yang dimaksud dengan peralatan penunjang parkir pesawat udara adalah antara lain peralatan pemanduan parkir pesawat udara atau *aircraft docking guiding system*.

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 43**

Ayat (1)

Pemberitahuan dalam ketentuan ini berupa berita/informasi yang berisi kondisi atau perubahan mengenai fasilitas aeronautika, pelayanan, prosedur atau gangguan, jangka waktu berlakunya pemberitahuan yang berguna untuk diketahui oleh komunitas penerbangan (*Notice to Airmen/NOTAM*).

Yang dimaksud dengan kepentingan khusus antara lain adalah adanya kunjungan tamu negara, keberangkatan dan/atau kedatangan Kepala Negara di/dari bandar udara yang bersangkutan.

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 44**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Informasi umum penerbangan memuat informasi yang meliputi :

1. peraturan dan persyaratan penerbangan;
2. pelayanan informasi penerbangan dan pelayanan meteorologi;
3. penanggung jawab pembuatan peta-peta penerbangan;
4. penanggung jawab pelayanan dan komunikasi lalu lintas udara;
5. pelayanan SAR;
6. tarif pelayanan bandar udara dan pelayanan navigasi penerbangan.

Huruf b

Informasi pelayanan navigasi penerbangan memuat informasi yang meliputi :

1. pengaturan rute penerbangan dan pelayanan pada jalur penerbangan;
2. pengaturan lalu lintas penerbangan;
3. sistem alat bantu navigasi penerbangan;

Huruf c

Informasi bandar udara memuat informasi yang meliputi :

1. pelayanan penyelamatan dan pemadaman kebakaran;
2. fasilitas landasan dan penunjangnya;
3. pelayanan penumpang dan fasilitas penunjangnya.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 45**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Berita bagi komunitas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini dalam dunia penerbangan disebut dengan *NOTAM (Notice to Airman)*.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 46**

Ayat (1)

Penghubung landasan pacu dalam ketentuan ini dalam dunia penerbangan disebut *taxiway*.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Kapten Penerbang dalam ketentuan ini adalah kapten penerbang yang sedang melakukan penerbangan menuju bandar udara yang ditutup.

Bandar udara lainnya adalah bandar udara tempat keberangkatan pesawat udara yang akan dan sedang menuju ke bandar udara yang ditutup.

Yang dimaksud dengan operator adalah perusahaan angkutan udara yang akan terbang menuju bandar udara tersebut.

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 47**

Ayat (1)

Tempat terisolasi dalam ketentuan ini merupakan bagian dari wilayah bandar udara yang disediakan khusus bagi penempatan pesawat udara yang mengalami gangguan atau ancaman keamanan.

Bagian dari wilayah bandar udara dimaksud harus benar-benar aman dari gangguan pihak lain dan dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan pada bandar udara tersebut.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 48**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Yang dimaksud dengan permintaan pasar sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini adalah terjadinya peningkatan permintaan jasa angkutan udara dari dan menuju ke bandar udara yang bersangkutan.

Permintaan pasar termasuk pertimbangan-pertimbangan ekonomi dan komersial.

Huruf d

Cukup jelas

Permintaan pasar dan peningkatan kapasitas sebagaimana dimaksud dalam ketentuan huruf c dan huruf d bukan merupakan hal yang mutlak harus diperhatikan untuk penetapan jam operasi bandar udara.

**Pasal 49**

Ayat (1)

Keadaan tertentu dalam ketentuan ini dapat berupa keadaan *peak season* yang memerlukan penambahan jadwal penerbangan, terjadinya keterlambatan karena alasan teknis atau cuaca atau karena alasan pengaturan lalu lintas udara, adanya penerbangan *VIP*, menyangkut kepentingan pertahanan dan keamanan, terjadinya bencana alam dan kegiatan SAR.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Pengertian kemampuan bandar udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini dikaitkan antara lain dengan fasilitas, peralatan dan personil yang tersedia pada bandar udara yang bersangkutan.

Huruf c

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 50**

Cukup jelas

**Pasal 51**

Cukup jelas

**Pasal 52**

Yang dimaksud dengan sisi udara (*non public area*) adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik di mana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Yang dimaksud dengan pemeriksaan keamanan dalam dunia penerbangan adalah *security check*.

**Pasal 53**

Cukup jelas

**Pasal 54**

Cukup jelas

**Pasal 55**

Pemeriksaan keamanan ulang terhadap bagasi dari penumpang yang batal berangkat atau berangkat tidak bersama pemiliknya dimaksudkan untuk mencegah terjadinya tindakan melawan hukum dari penumpang tersebut, misalnya karena bagasi tersebut berisi barang berbahaya.

**Pasal 56**

Cukup jelas

**Pasal 57**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam ketentuan ini antara lain adalah konvensi internasional mengenai perlakuan atas kantong diplomatik yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

**Pasal 58**

Ayat (1)

Bahan dan/atau barang berbahaya adalah benda padat, cair atau gas yang dapat membahayakan keselamatan jiwa, harta benda dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 59**

Cukup jelas

**Pasal 60**

Ayat (1)

Senjata sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini berupa senjata api atau senjata tajam. Dalam hal senjata api, penyerahan dilakukan dengan memperlihatkan izin penguasaannya.

Ayat (2)

Dalam hal yang disimpan adalah senjata api, maka penyimpanan dilakukan setelah amunisi dari senjata api tersebut dikeluarkan dan penyimpanan senjata api serta amunisi dilakukan pada tempat yang terpisah.

Ayat (3)

Pengajuan kepaillitan..., Citra Kemuning Mahjudin, FH UI, 2009

Cukup jelas

Ayat (5)

Ketentuan ini dilaksanakan dengan memperhatikan peraturan perundangan-undangan yang berlaku.

**Pasal 61**

Cukup jelas

**Pasal 62**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Perubahan kemampuan dan/atau pengembangan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini bersifat permanen/tetap.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 63**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan ruang udara untuk kepentingan pelayanan navigasi penerbangan adalah ruang udara yang di dalamnya diberikan pelayanan navigasi penerbangan kepada pesawat udara (*Flight Information Region/FIR* dan *Upper Information Region*).

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan instansi terkait adalah Departemen Luar Negeri dan Departemen Pertahanan.

**Pasal 64**

Ayat (1)

Ruang udara yang dikendalikan (*controlled airspace*) adalah ruang udara yang ditetapkan batas-batasnya, yang di dalamnya diberikan pelayanan lalu lintas udara (*Air Traffic Control Services*) dan pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Service*) serta pelayanan kesiagaan (*Alerting Service*).

Ruang udara yang tidak dikendalikan (*uncontrolled airspace*) adalah ruang udara yang ditetapkan batas-batasnya yang di dalamnya diberikan pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Service*) dan pelayanan kesiagaan (*Alerting Service*).

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 65**

Cukup jelas

**Pasal 66**

Cukup jelas

**Pasal 67**

Ayat (1)

Pelanggaran wilayah udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini merupakan pelanggaran kedaulatan Republik Indonesia oleh pesawat udara asing, sedangkan pelanggaran kawasan udara terlarang merupakan pelanggaran yang dilakukan baik oleh pesawat udara nasional maupun pesawat udara asing.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 68**

Ayat (1)

Huruf a

Dalam pemberian pelayanan lalu lintas udara khususnya menyangkut fasilitas komunikasi penerbangan, diperhatikan pula ketentuan yang berlaku di bidang telekomunikasi.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Kalibrasi adalah pengujian dan peneraan terhadap kinerja peralatan/fasilitas navigasi udara agar memenuhi standar operasional penerbangan guna menjamin keselamatan penerbangan.

Ayat (4)

Pengajuan kepaillitan..., Citra Kemuning Mahjudin, FH UI, 2009

Cukup jelas

**Pasal 70**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Yang dimaksud dengan pusat informasi penerbangan adalah *Flight Service Station (FSS)* atau *Flight Information Center (FIC)*.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 71**

Ayat (1)

Kegiatan membuang benda dari pesawat udara seperti penyemprotan hama, pemadam kebakaran, dan pembuatan hujan buatan atau kegiatan lain, tidak termasuk kegiatan yang dilarang menurut ketentuan ini sepanjang dilakukan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

**Pasal 72**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Ketentuan ini dimaksudkan untuk menampung suatu keadaan apabila Kapten Penerbang tidak mampu lagi (tidak berdaya), sehingga pelaporan dapat dilakukan oleh personil pesawat udara lainnya antara lain *flight engineer* sesuai urutan kewenangan di dalam pesawat udara dimaksud.

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 73**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Dalam pemberian pelayanan lalu lintas udara khususnya menyangkut fasilitas komunikasi penerbangan, diperhatikan pula ketentuan yang berlaku di bidang telekomunikasi.

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Cukup jelas

Huruf f

Cukup jelas

Huruf g

Cukup jelas

Huruf h

Cukup jelas

Huruf i

Cukup jelas

Huruf j

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Huruf a

Pusat pengendalian ruang udara jelajah adalah *Area Control Center (ACC)*

Huruf b

Pusat pengendalian ruang udara pendekatan adalah *Approach Control Office (APP)*.

Huruf c

Pusat pengendalian ruang udara di bandar udara adalah *Aerodrome Control Tower (ADC)*.

Huruf d

Pusat informasi penerbangan adalah *Flight Information Center (FIC)*.

Huruf e

Pusat informasi penerbangan bandar udara adalah *Aerodrome Flight Information Service (AFIS)*.

Huruf f

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 75**

Yang dimaksud dengan peningkatan kualitas sumber daya manusia dalam ketentuan ini antara lain adalah peningkatan kualitas personel pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi penerbangan, melalui kegiatan pendidikan dan pelatihan, penyegaran, kunjungan kerja dan kegiatan pertukaran informasi baik di dalam negeri maupun di luar negeri.

**Pasal 76**

Ayat (1)

Pelayanan lalu lintas udara di bandar udara khusus merupakan bagian dari pelayanan navigasi penerbangan.

Ayat (2)

Biaya sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini meliputi antara lain biaya akomodasi/konsumsi, transportasi, dan penutupan asuransi serta biaya lainnya yang layak berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan petugas selama menjalankan tugas di bandar udara khusus yang bersangkutan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

**Pasal 77**

Cukup jelas

**Pasal 78**

Cukup jelas

**Pasal 79**

Cukup jelas

**Pasal 80**

Cukup jelas

**Pasal 81**

Cukup jelas

**Pasal 82**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan alasan tertentu adalah apabila dalam kesiapan penerbangan ditemukan hal-hal seperti adanya kerusakan instrumen atau komponen pesawat udara yang memerlukan perbaikan atau perubahan keadaan cuaca dalam rute penerbangan.

**Pasal 83**

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud badan hukum Indonesia dalam ketentuan ini termasuk juga pemegang sertifikat operator pesawat udara atau pemegang sertifikat bengkel pesawat udara.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Ayat (6)

Cukup jelas

Ayat (7)

Cukup jelas

Ayat (8)

Cukup jelas

**Pasal 84**

Cukup jelas

**Pasal 86**

Cukup jelas

**Pasal 87**

Cukup jelas

**Pasal 88**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan selama ini dikenal sebagai tarif pelayanan jasa penerbangan atau *route air navigation charge* yaitu imbalan yang diterima atas pelayanan penerbangan untuk penerbangan dalam negeri, penerbangan internasional termasuk penerbangan lintas batas (*border crossing flight*) dan penerbangan lintas (*over flying*).

Ayat (2)

Besaran tarif pelayanan navigasi penerbangan ditetapkan berdasarkan struktur dan golongan tarif dengan memperhatikan :

- a. kepentingan pelayanan umum;
- b. peningkatan mutu pelayanan jasa;
- c. kelancaran pelayanan jasa;
- d. pengembalian biaya.

**Pasal 89**

Cukup jelas

**Pasal 90**

Cukup jelas

**Pasal 91**

Cukup jelas

**Pasal 92**

Cukup jelas

**Pasal 93**

Cukup jelas

**Pasal 94**

Ayat (1)

Termasuk dalam pengertian kecelakaan pesawat udara adalah kecelakaan yang melibatkan pesawat udara dengan roket atau benda antariksa lainnya. Kegiatan penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan pada pihak-pihak yang terkait, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi lagi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara adalah Sub Komite dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Ayat (6)

Cukup jelas

**Pasal 95**

Cukup jelas

**Pasal 96**

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan pejabat yang berwenang dalam ketentuan ini adalah unsur pemerintah daerah atau aparat keamanan setempat.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

**Pasal 97**

Cukup jelas

**Pasal 98**

Cukup jelas

**Pasal 99**

Cukup jelas

**Pasal 100**

Cukup jelas

**Pasal 101**

Cukup jelas

**Pasal 102**

Cukup jelas  
**Pasal 104**  
Cukup jelas

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4075

