

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

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

f. bahwa . . .

- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Penerbangan;

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

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

DAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PENERBANGAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
2. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.
3. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
4. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

5. Helikopter . . .

5. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.
6. Pesawat Udara Indonesia adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
7. Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
8. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
9. Pesawat Udara Sipil Asing adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.
10. Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi.
11. Kapten Penerbang adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
12. Personel Penerbangan, yang selanjutnya disebut personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.
13. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

14. Angkutan . . .

14. Angkutan Udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
15. Angkutan Udara Bukan Niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.
16. Angkutan Udara Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
17. Angkutan Udara Luar Negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.
18. Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.
19. Rute Penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
20. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.
21. Jaringan penerbangan adalah beberapa rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan pelayanan angkutan udara.
22. Tanggung Jawab Pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

23. Kargo . . .

23. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan.
24. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
25. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang sendiri.
26. Pengangkut adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini, dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga.
27. Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.
28. Surat Muatan Udara (*airway bill*) adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara pengirim kargo dan pengangkut, dan hak penerima kargo untuk mengambil kargo.
29. Perjanjian Pengangkutan Udara adalah perjanjian antara pengangkut dan pihak penumpang dan/atau pengirim kargo untuk mengangkut penumpang dan/atau kargo dengan pesawat udara, dengan imbalan bayaran atau dalam bentuk imbalan jasa yang lain.
30. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.
31. Kebandarudaraan . . .

31. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
32. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
33. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
34. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
35. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
36. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
37. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
38. Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.

39. Bandar . . .

39. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
40. Pangkalan Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.
41. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Bandar Udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara.
42. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.
43. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.
44. Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
45. Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
46. Navigasi Penerbangan adalah proses mengarahkan gerak pesawat udara dari satu titik ke titik yang lain dengan selamat dan lancar untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan penerbangan.

47. *Aerodrome . . .*

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

BAB II ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

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

Pasal 3

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antarbangsa.

BAB III

RUANG LINGKUP BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG

Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk:

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

BAB IV

KEDAULATAN ATAS WILAYAH UDARA

Pasal 5

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

Pasal 6

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

Pasal 7

- (1) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas.

(2) Pesawat . . .

- (2) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang.
- (3) Larangan terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bersifat permanen dan menyeluruh.
- (4) Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

Pasal 8

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

Pasal 9 . . .

Pasal 9

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

BAB V

PEMBINAAN

Pasal 10

- (1) Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
- (3) Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perizinan.
- (4) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
- (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
- (6) Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk:
 - a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui angkutan udara dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang wajar;
 - b. meningkatkan . . .

- b. meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan udara, kebandarudaraan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
 - c. mengembangkan kemampuan armada angkutan udara nasional yang tangguh serta didukung industri pesawat udara yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri;
 - d. mengembangkan usaha jasa angkutan udara nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri pesawat udara yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing;
 - e. meningkatkan kemampuan dan peranan kebandarudaraan serta keselamatan dan keamanan penerbangan dengan menjamin tersedianya jalur penerbangan dan navigasi penerbangan yang memadai dalam rangka menunjang angkutan udara;
 - f. mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa kedirgantaraan, profesional, dan mampu memenuhi kebutuhan penyelenggaraan penerbangan; dan
 - g. memenuhi perlindungan lingkungan dengan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang diakibatkan dari kegiatan angkutan udara dan kebandarudaraan, dan pencegahan perubahan iklim, serta keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (7) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri pesawat udara, lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta keuangan dan perbankan.
- (8) Pemerintah daerah melakukan pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 11

- (1) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri.

(2) Pembinaan . . .

- (2) Pembinaan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperkuat kelembagaan yang bertanggung jawab di bidang penerbangan berupa:
 - a. penataan struktur kelembagaan;
 - b. peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia;
 - c. peningkatan pengelolaan anggaran yang efektif, efisien, dan fleksibel berdasarkan skala prioritas;
 - d. peningkatan kesejahteraan sumber daya manusia;
 - e. pengenaan sanksi kepada pejabat dan/atau pegawai atas pelanggaran dalam pelaksanaan ketentuan Undang-Undang ini; dan
 - f. peningkatan keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
- (3) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat didelegasikan kepada unit di bawah Menteri.
- (4) Ketentuan mengenai pendelegasian kepada unit di bawah Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 12

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

BAB VI

RANCANG BANGUN DAN PRODUKSI PESAWAT UDARA

Bagian Kesatu Rancang Bangun Pesawat Udara

Pasal 13

- (1) Pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang yang akan dibuat untuk digunakan secara sah (*eligible*) harus memiliki rancang bangun.

(2) Rancang . . .

- (2) Rancang bangun pesawat udara, mesin pesawat udara, dan baling-baling pesawat terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat surat persetujuan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian sesuai dengan standar kelaikudaraan.
- (3) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi standar kelaikudaraan dan ketentuan perundang-undangan.

Pasal 14

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

Pasal 15

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

Pasal 16

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

Pasal 17 . . .

Pasal 17

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

Pasal 18

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

Bagian Kedua Produksi Pesawat Udara

Pasal 19

- (1) Setiap badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang wajib memiliki sertifikat produksi.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan hukum Indonesia harus memenuhi persyaratan:
 - a. memiliki sertifikat tipe (*type certificate*) atau memiliki lisensi produksi pembuatan berdasarkan perjanjian dengan pihak lain;
 - b. fasilitas dan peralatan produksi;
 - c. struktur . . .

- c. struktur organisasi sekurang-kurangnya memiliki bidang produksi dan kendali mutu;
 - d. personel produksi dan kendali mutu yang kompeten;
 - e. sistem jaminan kendali mutu; dan
 - f. sistem pemeriksaan produk dan pengujian produksi.
- (3) Sertifikat produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian yang hasilnya memenuhi standar kelaikudaraan.

Pasal 20

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

Pasal 21

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

Pasal 22

Proses sertifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 dikenakan biaya.

Pasal 23

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

BAB VII

PENDAFTARAN DAN KEBANGSAAN PESAWAT UDARA

Pasal 24

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

Pasal 25 . . .

Pasal 25

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

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

Pasal 26

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

Pasal 27 . . .

Pasal 27

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

Pasal 28

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

Pasal 29

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

- a. permintaan dari pemilik atau orang perseorangan yang diberi kuasa dengan ketentuan:
 - 1) telah berakhirnya perjanjian sewa guna usaha;
 - 2) diakhirinya perjanjian yang disepakati para pihak;
 - 3) akan . . .

- 3) akan dipindahkan pendaftarannya ke negara lain;
 - 4) rusak totalnya pesawat udara akibat kecelakaan;
 - 5) tidak digunakannya lagi pesawat udara;
 - 6) pesawat udara dengan sengaja dirusak atau dihancurkan; atau
 - 7) terjadi cedera janji (wanprestasi) oleh penyewa pesawat udara tanpa putusan pengadilan.
- b. tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan secara terus-menerus selama 3 (tiga) tahun.

Pasal 30

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

Pasal 31

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

Pasal 32

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

Pasal 33

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

BAB VIII

KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

Bagian Kesatu Kelaikudaraan Pesawat Udara

Pasal 34

- (1) Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.

(2) Pesawat . . .

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

Pasal 35

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

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

Pasal 36

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

Pasal 37

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

d. memenuhi . . .

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

Pasal 38

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

Pasal 39

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

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

Pasal 40

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

Bagian Kedua
Operasi Pesawat Udara

Pasal 41

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

Pasal 42

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

- a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;
- b. memiliki dan menguasai pesawat udara sesuai dengan izin usaha yang dimiliki;
- c. memiliki dan/atau menguasai personel pesawat udara yang kompeten dalam jumlah rasio yang memadai untuk mengoperasikan dan melakukan perawatan pesawat udara;
- d. memiliki struktur organisasi paling sedikit di bidang operasi, perawatan, keselamatan, dan jaminan kendali mutu;
- e. memiliki personel manajemen yang kompeten dengan jumlah memadai;
- f. memiliki dan/atau menguasai fasilitas pengoperasian pesawat udara;

g. memiliki . . .

- g. memiliki dan/atau menguasai persediaan suku cadang yang memadai;
- h. memiliki pedoman organisasi pengoperasian (*company operation manual*) dan pedoman organisasi perawatan (*company maintenance manual*);
- i. memiliki standar keandalan pengoperasian pesawat udara (*aircraft operating procedures*);
- j. memiliki standar perawatan pesawat udara;
- k. memiliki fasilitas dan pedoman pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara (*company training manuals*);
- l. memiliki sistem jaminan kendali mutu (*company quality assurance manuals*) untuk mempertahankan kinerja operasi dan teknik secara terus menerus; dan
- m. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan (*safety management system manual*).

Pasal 43

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

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

Pasal 44

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

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

Pasal 45

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

Bagian Ketiga
Perawatan Pesawat Udara

Pasal 46

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

Pasal 47

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

Pasal 48

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

- a. memiliki . . .

- a. memiliki atau menguasai fasilitas dan peralatan pendukung perawatan secara berkelanjutan;
- b. memiliki atau menguasai personel yang telah mempunyai lisensi ahli perawatan pesawat udara sesuai dengan lingkup pekerjaannya;
- c. memiliki pedoman perawatan dan pemeriksaan;
- d. memiliki pedoman perawatan dan pemeriksaan (*maintenance manuals*) terkini yang dikeluarkan oleh pabrikan sesuai dengan jenis pesawat udara yang dioperasikan;
- e. memiliki pedoman jaminan mutu (*quality assurance manuals*) untuk menjamin dan mempertahankan kinerja perawatan pesawat udara, mesin, baling-baling, dan komponen secara berkelanjutan;
- f. memiliki atau menguasai suku cadang untuk mempertahankan keandalan dan kelaikudaraan berkelanjutan; dan
- g. memiliki pedoman sistem manajemen keselamatan.

Pasal 49

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

Pasal 50

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

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

Pasal 51

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

Bagian Keempat
Keselamatan dan Keamanan dalam Pesawat Udara
Selama Penerbangan

Pasal 52

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

Pasal 53

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

Pasal 54

Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan . . .

- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55

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

Pasal 56

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

Pasal 57

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

Bagian Kelima Personel Pesawat Udara

Pasal 58

- (1) Setiap personel pesawat udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.
- (2) Personel pesawat udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian pesawat udara wajib memiliki lisensi yang sah dan masih berlaku.

(3) Lisensi . . .

- (3) Lisensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan:
 - a. administratif;
 - b. sehat jasmani dan rohani;
 - c. memiliki sertifikat kompetensi di bidangnya; dan
 - d. lulus ujian.
- (4) Sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c diperoleh melalui pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi.

Pasal 59

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

Pasal 60

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

Pasal 61

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

Bagian Keenam
Asuransi dalam Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 62

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

Bagian Ketujuh
Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 63

- (1) Pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia.
- (2) Dalam keadaan tertentu dan dalam waktu terbatas pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Menteri.
- (3) Pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk penerbangan ke dan dari luar negeri setelah adanya perjanjian antarnegara.

(4) Pesawat . . .

- (4) Pesawat udara sipil asing yang akan dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) harus memenuhi persyaratan kelaikudaraan.
- (5) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengoperasian pesawat udara sipil dan pemberian sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 64

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

Pasal 65

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

Pasal 66

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

Bagian Kedelapan
Pesawat Udara Negara

Pasal 67

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

Pasal 68

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

Pasal 69

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

Pasal 70

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

BAB IX

KEPENTINGAN INTERNASIONAL
ATAS OBJEK PESAWAT UDARA

Pasal 71

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

Pasal 72

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

Pasal 73 . . .

Pasal 73

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

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

Pasal 74

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

Pasal 75

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

Pasal 76 . . .

Pasal 76

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

Pasal 77

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

Pasal 78

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

Pasal 79

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

Pasal 80

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

Pasal 81

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

Pasal 82 . . .

Pasal 82

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

BAB X

ANGKUTAN UDARA

Bagian Kesatu
Jenis Angkutan Udara

Paragraf 1
Angkutan Udara Niaga

Pasal 83

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

Pasal 84

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

Pasal 85 . . .

Pasal 85

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

Pasal 86

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

(4) Badan . . .

- (4) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan badan usaha angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh Pemerintah Republik Indonesia dan mendapat persetujuan dari negara asing yang bersangkutan.
- (5) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara yang bersangkutan dan mendapat persetujuan Pemerintah Republik Indonesia.

Pasal 87

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

Pasal 88

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

Pasal 89

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga berjadwal asing khusus mengangkut kargo dapat menurunkan dan menaikkan kargo di wilayah Indonesia berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.

(2) Perjanjian . . .

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

Pasal 90

- (1) Pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (*open sky*) dari dan ke Indonesia untuk perusahaan angkutan udara niaga asing dilaksanakan secara bertahap berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral dan pelaksanaannya melalui mekanisme yang mengikat para pihak.
- (2) Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik.

Pasal 91

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

(4) Kegiatan . . .

- (4) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan atas inisiatif instansi Pemerintah, pemerintah daerah dan/atau badan usaha angkutan udara niaga nasional.
- (5) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak menyebabkan terganggunya pelayanan angkutan udara pada rute yang masih dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya.

Pasal 92

Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa:

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

Pasal 93

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

Pasal 94

- (1) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melayani rute ke Indonesia dilarang mengangkut penumpang dari wilayah Indonesia, kecuali penumpangnya sendiri yang diturunkan pada penerbangan sebelumnya (*in-bound traffic*).

(2) Perusahaan . . .

- (2) Perusahaan angkutan udara niaga tidak berjadwal asing yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.
- (3) Prosedur dan tata cara pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah mengenai penerimaan negara bukan pajak.

Pasal 95

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

Pasal 96

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

Paragraf 2

Pelayanan Angkutan Udara Niaga Berjadwal

Pasal 97

- (1) Pelayanan yang diberikan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menjalankan kegiatannya dapat dikelompokkan paling sedikit dalam:
 - a. pelayanan dengan standar maksimum (*full services*);
 - b. pelayanan dengan standar menengah (*medium services*); atau
 - c. pelayanan dengan standar minimum (*no frills*).

(2) Pelayanan . . .

- (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a adalah bentuk pelayanan maksimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan sesuai dengan jenis kelas pelayanan penerbangan.
- (3) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b adalah bentuk pelayanan sederhana yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.
- (4) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan.
- (5) Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menetapkan kelas pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memberitahukan kepada pengguna jasa tentang kondisi dan spesifikasi pelayanan yang disediakan.

Pasal 98

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

Pasal 99

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

Pasal 100 . . .

Pasal 100

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

Paragraf 3
Angkutan Udara Bukan Niaga

Pasal 101

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

Pasal 102

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

Pasal 103 . . .

Pasal 103

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

Paragraf 4 Angkutan Udara Perintis

Pasal 104

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

Pasal 105

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

Pasal 106

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (1) dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 diberi kompensasi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis sesuai dengan rute dan jadwal yang telah ditetapkan.

(2) Kompensasi . . .

- (2) Kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. pemberian rute lain di luar rute perintis bagi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal untuk mendukung kegiatan angkutan udara perintis;
 - b. bantuan biaya operasi angkutan udara; dan/atau
 - c. bantuan biaya angkutan bahan bakar minyak.
- (3) Pelaksana kegiatan angkutan udara perintis dikenakan sanksi administratif berupa tidak diperkenankan mengikuti pelelangan tahun berikutnya dalam hal tidak melaksanakan kegiatan sesuai dengan kontrak pekerjaan tahun berjalan.

Pasal 107

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

Bagian Kedua Perizinan Angkutan Udara

Paragraf 1 Perizinan Angkutan Udara Niaga

Pasal 108

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf a dilakukan oleh badan usaha di bidang angkutan udara niaga nasional.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), seluruh atau sebagian besar modalnya, harus dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (3) Dalam hal modal badan usaha angkutan udara niaga nasional yang dimiliki oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terbagi atas beberapa pemilik modal, salah satu pemilik modal nasional harus tetap lebih besar dari keseluruhan pemilik modal asing (*single majority*).

Pasal 109 . . .

Pasal 109

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

Pasal 110

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

(2) Penentuan . . .

- (2) Penentuan dan penetapan lokasi pusat kegiatan operasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh Menteri paling sedikit dengan mempertimbangkan:
 - a. rencana tata ruang nasional;
 - b. pertumbuhan kegiatan ekonomi; dan
 - c. keseimbangan jaringan dan rute penerbangan nasional.

Pasal 111

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

Pasal 112

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

Pasal 113 . . .

Pasal 113

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

Pasal 114

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

Paragraf 2

Perizinan Angkutan Udara Bukan Niaga

Pasal 115

- (1) Kegiatan angkutan udara bukan niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf b dilakukan setelah memperoleh izin dari Menteri.
- (2) Untuk mendapatkan izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang diselenggarakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha Indonesia, dan lembaga tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memiliki:
 - a. persetujuan dari instansi yang membina kegiatan pokoknya;
 - b. akta pendirian badan usaha atau lembaga yang telah disahkan oleh menteri yang berwenang;
 - c. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
 - d. surat keterangan domisili tempat kegiatan yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang; dan
 - e. rencana kegiatan angkutan udara.

(3) Untuk . . .

- (3) Untuk mendapatkan izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang digunakan oleh orang perseorangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memiliki:
 - a. tanda bukti identitas diri yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang;
 - b. nomor pokok wajib pajak (NPWP);
 - c. surat keterangan domisili tempat kegiatan yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang; dan
 - d. rencana kegiatan angkutan udara.
- (4) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d, serta ayat (3) huruf a, huruf b, dan huruf c diserahkan dalam bentuk salinan yang telah dilegalisasi oleh instansi yang mengeluarkan dan dokumen aslinya ditunjukkan kepada Menteri.
- (5) Rencana kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e dan ayat (3) huruf d paling sedikit memuat:
 - a. jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan;
 - b. pusat kegiatan operasi penerbangan;
 - c. sumber daya manusia yang terdiri atas teknisi dan personel pesawat udara; serta
 - d. kesiapan serta kelayakan operasi.

Pasal 116

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

Pasal 117 . . .

Pasal 117

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

Paragraf 3

Kewajiban Pemegang Izin Angkutan Udara

Pasal 118

- (1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib:
 - a. melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata paling lambat 12 (dua belas) bulan sejak izin diterbitkan dengan mengoperasikan minimal jumlah pesawat udara yang dimiliki dan dikuasai sesuai dengan lingkup usaha atau kegiatannya;
 - b. memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu;
 - c. mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - d. menutup asuransi tanggung jawab pengangkut dengan nilai pertanggungan sebesar santunan penumpang angkutan udara niaga yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi;
 - e. melayani calon penumpang secara adil tanpa diskriminasi atas dasar suku, agama, ras, antargolongan, serta strata ekonomi dan sosial;
 - f. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara, termasuk keterlambatan dan pembatalan penerbangan, setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri;
 - g. menyerahkan laporan kinerja keuangan yang telah diaudit oleh kantor akuntan publik terdaftar yang sekurang-kurangnya memuat neraca, laporan rugi laba, arus kas, dan rincian biaya, setiap tahun paling lambat akhir bulan April tahun berikutnya kepada Menteri;
 - h. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab atau pemilik badan usaha angkutan udara niaga, domisili badan usaha angkutan udara niaga dan pemilikan pesawat udara kepada Menteri; dan
 - i. memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan.

(2) Pesawat . . .

- (2) Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:
 - a. angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;
 - b. angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan
 - c. angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.
- (3) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan usaha, dan lembaga tertentu diwajibkan:
 - a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain yang berlaku;
 - c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan
 - d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili kantor pusat kegiatan kepada Menteri.
- (4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh orang perseorangan diwajibkan:
 - a. mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (dua belas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan perundang-undangan lain;
 - c. menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan
 - d. melaporkan . . .

- d. melaporkan apabila terjadi perubahan penanggung jawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili pemegang izin kegiatan kepada Menteri.

Pasal 119

- (1) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang tidak melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata dengan mengoperasikan pesawat udara selama 12 (dua belas) bulan berturut-turut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf a, ayat (3) huruf a, dan ayat (4) huruf a, izin usaha angkutan udara niaga atau izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang diterbitkan tidak berlaku dengan sendirinya.
- (2) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf c dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.
- (3) Pemegang izin usaha angkutan udara niaga dan pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf d dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin.
- (4) Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (3) huruf b dan ayat (4) huruf b dikenakan sanksi administratif berupa peringatan dan/atau pencabutan izin serta denda.

Pasal 120

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

Pasal 121

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga nasional dan perusahaan angkutan udara asing yang melakukan kegiatan angkutan udara ke dan dari wilayah Indonesia wajib menyerahkan data penumpang pra kedatangan atau keberangkatan (*pre-arrival or pre-departure passengers information*).

(2) Data . . .

- (2) Data penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diserahkan sebelum kedatangan atau keberangkatan pesawat udara kepada petugas yang berwenang di bandar udara kedatangan atau keberangkatan di Indonesia.
- (3) Data penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat keterangan:
 - a. nama lengkap penumpang sesuai dengan paspor;
 - b. jenis kelamin;
 - c. kewarganegaraan;
 - d. nomor paspor;
 - e. tanggal lahir;
 - f. asal dan tujuan akhir penerbangan;
 - g. nomor kursi; dan
 - h. nomor bagasi.

Bagian Ketiga
Jaringan dan Rute Penerbangan

Pasal 122

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

Pasal 123

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

(2) Jaringan . . .

- (2) Jaringan dan rute penerbangan luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2) ditetapkan dengan mempertimbangkan:
- a. kepentingan nasional;
 - b. permintaan jasa angkutan udara;
 - c. pengembangan pariwisata;
 - d. potensi industri dan perdagangan;
 - e. potensi ekonomi daerah; dan
 - f. keterpaduan intra dan antarmoda.

Pasal 124

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

Pasal 125

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

Bagian Keempat
T a r i f

Pasal 126

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

Pasal 127 . . .

Pasal 127

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

Pasal 128

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

Pasal 129

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

Pasal 130 . . .

Pasal 130

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

Bagian Kelima
Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara

Pasal 131

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

Pasal 132

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

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

Pasal 133

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

Bagian Keenam . . .

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

Pasal 134

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

Pasal 135

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

Bagian Ketujuh . . .

Bagian Ketujuh
Pengangkutan Barang Khusus dan Berbahaya

Pasal 136

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

Pasal 137 . . .

Pasal 137

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

Pasal 138

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

Pasal 139

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

Bagian kedelapan . . .

Bagian Kedelapan
Tanggung Jawab Pengangkut

Paragraf 1
Wajib Angkut

Pasal 140

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

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

Pasal 141

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

Pasal 142 . . .

Pasal 142

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

Pasal 143

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

Pasal 144

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

Pasal 145

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

Pasal 146

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

Pasal 147

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.

(2) Tanggung jawab . . .

- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
- a. mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
 - b. memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Pasal 148

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

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

Pasal 149

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

Paragraf 3

Dokumen Angkutan Penumpang, Bagasi, dan Kargo

Pasal 150

Dokumen angkutan udara terdiri atas:

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

Pasal 151

- (1) Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau penumpang kolektif.
- (2) Tiket penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:

a. nomor . . .

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

Pasal 152

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

Pasal 153

- (1) Pengangkut wajib menyerahkan tanda pengenal bagasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 150 huruf c kepada penumpang.

(2) Tanda . . .

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

Pasal 154

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

Pasal 155

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

Pasal 156 . . .

Pasal 156

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

Pasal 157

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

Pasal 158

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

Pasal 159

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

Pasal 160

Pengangkut dan pengirim kargo dapat menyepakati syarat-syarat khusus untuk angkutan kargo:

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

Pasal 161

- (1) Pengirim bertanggung jawab atas kebenaran surat muatan udara.

(2) Pengirim . . .

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

Pasal 162

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

Pasal 163

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

Pasal 164

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

(5) Penerima . . .

- (5) Penerima kargo tidak berhak menuntut ganti kerugian atas kerugian yang dideritanya karena penjualan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Paragraf 4
Besaran Ganti Kerugian

Pasal 165

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

Pasal 166

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

Pasal 167

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

Pasal 168

- (1) Jumlah ganti kerugian untuk setiap bagasi tercatat dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 dan Pasal 145 ditetapkan dengan Peraturan Menteri.
- (2) Besarnya ganti kerugian untuk kerusakan atau kehilangan sebagian atau seluruh bagasi tercatat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 atau kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 dihitung berdasarkan berat bagasi tercatat atau kargo yang dikirim yang hilang, musnah, atau rusak.

(3) Apabila . . .

- (3) Apabila kerusakan atau kehilangan sebagian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan seluruh bagasi atau seluruh kargo tidak dapat digunakan lagi, pengangkut bertanggung jawab berdasarkan seluruh berat bagasi atau kargo yang tidak dapat digunakan tersebut.

Pasal 169

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

Pasal 170

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

Pasal 171

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

Pasal 172

- (1) Besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165, Pasal 168, dan Pasal 170 dievaluasi paling sedikit satu kali dalam satu tahun oleh Menteri.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
 - a. tingkat hidup yang layak rakyat Indonesia;
 - b. kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga;
 - c. tingkat inflasi kumulatif;
 - d. pendapatan per kapita; dan
 - e. perkiraan usia harapan hidup.

(3) Berdasarkan . . .

- (3) Berdasarkan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilakukan perubahan besaran ganti kerugian, setelah mempertimbangkan saran dan masukan dari menteri yang membidangi urusan keuangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Paragraf 5

Pihak yang Berhak Menerima Ganti Kerugian

Pasal 173

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

Paragraf 6

Jangka Waktu Pengajuan Klaim

Pasal 174

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

Pasal 175 . . .

Pasal 175

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

Paragraf 7
Hal Gugatan

Pasal 176

Penumpang, pemilik bagasi kabin, pemilik bagasi tercatat, pengirim kargo, dan/atau ahli waris penumpang, yang menderita kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, dan Pasal 173 dapat mengajukan gugatan terhadap pengangkut di pengadilan negeri di wilayah Indonesia dengan menggunakan hukum Indonesia.

Pasal 177

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

Paragraf 8
Pernyataan Kemungkinan Meninggal Dunia
bagi Penumpang Pesawat Udara yang Hilang

Pasal 178

- (1) Penumpang yang berada dalam pesawat udara yang hilang, dianggap telah meninggal dunia, apabila dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah tanggal pesawat udara seharusnya mendarat di tempat tujuan akhir tidak diperoleh kabar mengenai hal ihwal penumpang tersebut, tanpa diperlukan putusan pengadilan.

(2) Hak . . .

- (2) Hak penerimaan ganti kerugian dapat diajukan setelah lewat jangka waktu 3 (tiga) bulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Paragraf 9
Wajib Asuransi

Pasal 179

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

Pasal 180

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

Paragraf 10
Tanggung Jawab pada Angkutan Udara
oleh Beberapa Pengangkut Berturut – turut

Pasal 181

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

Paragraf 11 . . .

Paragraf 11
Tanggung Jawab pada Angkutan Intermoda

Pasal 182

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

Paragraf 12
Tanggung Jawab Pengangkut Lain

Pasal 183

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

Paragraf 13
Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pihak Ketiga

Pasal 184

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

Pasal 185 . . .

Pasal 185

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

Paragraf 14
Persyaratan Khusus

Pasal 186

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

Bagian Kesembilan
Angkutan Multimoda

Pasal 187

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

Pasal 188

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

Pasal 189 . . .

Pasal 189

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

Pasal 190

Badan usaha angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pasal 191

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XI KEBANDARUDARAAN

Bagian Kesatu Umum

Pasal 192

Bandar udara terdiri atas:

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

Bagian Kedua . . .

Bagian Kedua
Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Pasal 193

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

Pasal 194

Bandar udara memiliki peran sebagai:

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

Pasal 195

Bandar udara berfungsi sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan:

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

Pasal 196 . . .

Pasal 196

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

Pasal 197

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

Pasal 198

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

Pasal 199

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

(3) Rencana . . .

- (3) Rencana induk nasional bandar udara memuat:
 - a. kebijakan nasional bandar udara; dan
 - b. rencana lokasi bandar udara beserta penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara.

Pasal 200

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

Bagian Ketiga Penetapan Lokasi Bandar Udara

Pasal 201

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

Pasal 202 . . .

Pasal 202

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

- a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- b. kebutuhan fasilitas;
- c. tata letak fasilitas;
- d. tahapan pelaksanaan pembangunan;
- e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan;
- f. daerah lingkungan kerja;
- g. daerah lingkungan kepentingan;
- h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan
- i. batas kawasan kebisingan.

Pasal 203

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

Pasal 204

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

Pasal 205 . . .

Pasal 205

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

Pasal 206

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

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

Pasal 207

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

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

Pasal 208

- (1) Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan tidak boleh melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan.

(2) Pengecualian . . .

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

Pasal 209

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

Pasal 210

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

Pasal 211

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

Pasal 212 . . .

Pasal 212

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

Pasal 213

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

Bagian Keempat
Pembangunan Bandar Udara

Pasal 214

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

Pasal 215

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

Pasal 216 . . .

Pasal 216

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

Bagian Kelima
Pengoperasian Bandar Udara

Paragraf 1
Sertifikasi Operasi Bandar Udara

Pasal 217

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

(5) Setiap . . .

- (5) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara tidak memenuhi ketentuan pelayanan jasa bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. penurunan tarif jasa bandar udara; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 218

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

Paragraf 2 Fasilitas Bandar Udara

Pasal 219

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

Pasal 220 . . .

Pasal 220

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

Pasal 221

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

Paragraf 3 Personel Bandar Udara

Pasal 222

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

Pasal 223 . . .

Pasal 223

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

Pasal 224

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

Pasal 225

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

Bagian Keenam

Penyelenggaraan Kegiatan di Bandar Udara

Paragraf 1

Kegiatan Pemerintahan di Bandar Udara

Pasal 226

- (1) Kegiatan pemerintahan di bandar udara meliputi:
 - a. pembinaan kegiatan penerbangan;
 - b. kepabeanan;
 - c. keimigrasian; dan
 - d. kekarantinaan.

(2) Pembinaan . . .

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

Paragraf 2
Otoritas Bandar Udara

Pasal 227

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

Pasal 228

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

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

f. melaporkan . . .

- f. melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya kepada Menteri.

Pasal 229

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

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

Pasal 230

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

Pasal 231

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

Paragraf 3 . . .

Paragraf 3
Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara

Pasal 232

- (1) Kegiatan pengusahaan bandar udara terdiri atas:
 - a. pelayanan jasa kebandarudaraan; dan
 - b. pelayanan jasa terkait bandar udara.
- (2) Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan:
 - a. fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
 - b. fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos;
 - c. fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan; dan
 - d. lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.
- (3) Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi kegiatan:
 - a. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas:
 - 1) penyediaan hanggar pesawat udara;
 - 2) perbengkelan pesawat udara;
 - 3) pergudangan;
 - 4) katering pesawat udara;
 - 5) pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*);
 - 6) pelayanan penumpang dan bagasi; serta
 - 7) penanganan kargo dan pos.
 - b. jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
 - 1) penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel;
 - 2) penyediaan toko dan restoran;
 - 3) penyimpanan kendaraan bermotor;
 - 4) pelayanan kesehatan;
 - 5) perbankan . . .

- 5) perbankan dan/atau penukaran uang; dan
 - 6) transportasi darat.
- c. jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan bandar udara, terdiri atas:
- 1) penyediaan tempat bermain dan rekreasi;
 - 2) penyediaan fasilitas perkantoran;
 - 3) penyediaan fasilitas olah raga;
 - 4) penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan;
 - 5) pengisian bahan bakar kendaraan bermotor; dan
 - 6) periklanan.

Pasal 233

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

Pasal 234 . . .

Pasal 234

- (1) Dalam melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 232 ayat (2), badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara wajib:
 - a. memiliki sertifikat bandar udara atau register bandar udara;
 - b. menyediakan fasilitas bandar udara yang laik operasi, serta memelihara kelaikan fasilitas bandar udara;
 - c. menyediakan personel yang mempunyai kompetensi untuk perawatan dan pengoperasian fasilitas bandar udara;
 - d. mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel yang merawat dan mengoperasikan fasilitas bandar udara;
 - e. menyediakan dan memperbarui setiap prosedur pengoperasian dan perawatan fasilitas bandar udara;
 - f. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri;
 - g. menyediakan fasilitas kelancaran lalu lintas personel pesawat udara dan petugas operasional;
 - h. menjaga dan meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di bandar udara;
 - i. menjaga dan meningkatkan keamanan dan ketertiban bandar udara;
 - j. memelihara kelestarian lingkungan;
 - k. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - l. melakukan pengawasan dan pengendalian secara internal atas kelaikan fasilitas bandar udara, pelaksanaan prosedur perawatan dan pengoperasian fasilitas bandar udara, serta kompetensi personel bandar udara; dan
 - m. memberikan laporan secara berkala kepada Menteri dan otoritas bandar udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.

Pasal 235 . . .

Pasal 235

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

Pasal 236

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

Pasal 237

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

Pasal 238

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

Bagian Ketujuh
Pelayanan dan Fasilitas Khusus

Pasal 239

- (1) Penyandang cacat, orang sakit, lanjut usia, dan anak-anak berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus dari badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara.

(2) Pelayanan . . .

- (2) Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pemberian prioritas pelayanan di terminal;
 - b. menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat selama di terminal;
 - c. sarana bantu bagi orang sakit;
 - d. menyediakan fasilitas untuk ibu merawat bayi (*nursery*);
 - e. tersedianya personel yang khusus bertugas untuk melayani atau berkomunikasi dengan penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia; serta
 - f. tersedianya informasi atau petunjuk tentang keselamatan bangunan bagi penumpang di terminal dan sarana lain yang dapat dimengerti oleh penyandang cacat, orang sakit, dan lanjut usia.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedelapan
Tanggung Jawab Ganti Kerugian

Pasal 240

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

(4) Setiap . . .

- (4) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenakan sanksi administratif berupa:
- a. peringatan;
 - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
 - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 241

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

Pasal 242

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

Bagian Kesembilan Tarif Jasa Kebandarudaraan

Pasal 243

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

Pasal 244

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

b. Peraturan . . .

- b. Peraturan daerah untuk bandar udara yang diselenggarakan oleh unit penyelenggara bandar udara pemerintah daerah.

Pasal 245

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

Pasal 246

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

Bagian Kesepuluh Bandar Udara Khusus

Pasal 247

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

Pasal 248

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

Pasal 249 . . .

Pasal 249

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

Pasal 250

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

Pasal 251

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

Pasal 252

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

Bagian Kesebelas

Tempat Pendaratan dan Lepas Landas Helikopter

Pasal 253

- (1) Tempat pendaratan dan lepas landas helikopter (*heliport*) terdiri atas:
 - a. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di daratan (*surface level heliport*);
 - b. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di atas gedung (*elevated heliport*); dan
 - c. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di perairan (*helideck*).
- (2) Izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh pemerintah daerah setempat setelah memperoleh pertimbangan teknis dari Menteri.

(3) Pertimbangan . . .

- (3) Pertimbangan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi aspek:
 - a. penggunaan ruang udara;
 - b. rencana jalur penerbangan ke dan dari tempat pendaratan dan lepas landas helikopter; serta
 - c. standar teknis operasional keselamatan dan keamanan penerbangan.

Pasal 254

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

Pasal 255

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

Bagian Kedua Belas Bandar Udara Internasional

Pasal 256

- (1) Menteri menetapkan beberapa bandar udara sebagai bandar udara internasional.
- (2) Penetapan bandar udara internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan mempertimbangkan:
 - a. rencana induk nasional bandar udara;
 - b. pertahanan dan keamanan negara;
 - c. pertumbuhan dan perkembangan pariwisata;
 - d. kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional; serta
 - e. pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri.

(3) Penetapan . . .

- (3) Penetapan bandar udara internasional oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan pertimbangan menteri terkait.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai bandar udara internasional diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Ketiga Belas
Penggunaan Bersama Bandar Udara dan Pangkalan Udara

Pasal 257

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

Pasal 258

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

Pasal 259

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

Bagian Keempat Belas . . .

Bagian Keempat Belas
Pelestarian Lingkungan

Pasal 260

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

BAB XII
NAVIGASI PENERBANGAN

Bagian Kesatu
Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional

Pasal 261

- (1) Guna mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan harus ditetapkan tatanan navigasi penerbangan nasional.
- (2) Tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri dengan memperhatikan pertimbangan menteri yang membidangi urusan di bidang pertahanan dan Panglima Tentara Nasional Indonesia.
- (3) Penyusunan . . .

- (3) Penyusunan tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan mempertimbangkan:
 - a. keselamatan operasi penerbangan;
 - b. efektivitas dan efisiensi operasi penerbangan;
 - c. kepadatan lalu lintas penerbangan;
 - d. standar tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang berlaku; dan
 - e. perkembangan teknologi di bidang navigasi penerbangan.
- (4) Tatanan navigasi penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
 - a. ruang udara yang dilayani;
 - b. klasifikasi ruang udara;
 - c. jalur penerbangan; dan
 - d. jenis pelayanan navigasi penerbangan.

Paragraf 1
Ruang Udara Yang Dilayani

Pasal 262

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

Pasal 263 . . .

Pasal 263

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

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

Pasal 264

- (1) Kawasan udara berbahaya ditetapkan oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara yang dilayaninya.
- (2) Pada kawasan udara berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pembatasan kegiatan penerbangan yang bersifat tidak tetap dan tidak menyeluruh sesuai dengan kondisi alam.

Paragraf 2 Klasifikasi Ruang Udara

Pasal 265

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

Paragraf 3 . . .

Paragraf 3
Jalur Penerbangan

Pasal 266

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

Pasal 267

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

Pasal 268

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

Bagian Kedua . . .

Bagian Kedua
Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan

Paragraf 1
Tujuan dan Jenis Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 269

Navigasi penerbangan mempunyai tujuan sebagai berikut:

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

Pasal 270

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

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

Paragraf 2
Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 271

- (1) Pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara yang dilayani.
- (2) Untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah membentuk satu lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.

(3) Lembaga . . .

- (3) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memenuhi kriteria sebagai berikut:
 - a. mengutamakan keselamatan penerbangan;
 - b. tidak berorientasi kepada keuntungan;
 - c. secara finansial dapat mandiri; dan
 - d. biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*).
- (4) Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.

Pasal 272

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

Pasal 273

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

Pasal 274 . . .

Pasal 274

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

Paragraf 3

Sertifikasi Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 275

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

Paragraf 4

Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan

Pasal 276

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

Pasal 277 . . .

Pasal 277

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

Paragraf 5
Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan

Pasal 278

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

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

Pasal 279

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

d. fasilitas . . .

- d. fasilitas dan kelengkapan navigasi penerbangan di pesawat udara.

Pasal 280

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

Paragraf 6 Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan

Pasal 281

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

Pasal 282

Pelayanan telekomunikasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 281 terdiri atas:

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

Pasal 283

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

Paragraf 7 Pelayanan Informasi Aeronautika

Pasal 284

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

Pasal 285 . . .

Pasal 285

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

Pasal 286

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

Paragraf 8

Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan

Pasal 287

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

Pasal 288

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

Pasal 289 . . .

Pasal 289

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

Pasal 290

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

Paragraf 9

Pelayanan Informasi Pencarian Dan Pertolongan

Pasal 291

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

Bagian Ketiga

Personel Navigasi Penerbangan

Pasal 292

- (1) Setiap personel navigasi penerbangan wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.

(2) Personel . . .

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

Pasal 293

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

Pasal 294

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

Pasal 295

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

Bagian Keempat
Fasilitas Navigasi Penerbangan

Pasal 296

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

Pasal 297

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

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

Pasal 298

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

Pasal 299

- (1) Fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 296 ayat (1) huruf a yang dioperasikan untuk pelayanan navigasi penerbangan wajib dikalibrasi secara berkala agar tetap laik operasi.

(2) Penyelenggara . . .

- (2) Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan izin.

Pasal 300

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

Pasal 301

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

Bagian Kelima Frekuensi Radio Penerbangan

Paragraf 1 Penggunaan Frekuensi

Pasal 302

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

Pasal 303

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

(3) Penggunaan . . .

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

Pasal 304

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

Paragraf 2 Biaya

Pasal 305

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

Pasal 306

Setiap orang dilarang:

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

Pasal 307

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

BAB XIII KESELAMATAN PENERBANGAN

Bagian Kesatu Program Keselamatan Penerbangan Nasional

Pasal 308

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional.

(2) Untuk . . .

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

Pasal 309

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

Pasal 310

- (1) Sasaran keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 309 ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. target kinerja keselamatan penerbangan;
 - b. indikator kinerja keselamatan penerbangan; dan
 - c. pengukuran pencapaian keselamatan penerbangan.
- (2) Target dan hasil pencapaian kinerja keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipublikasikan kepada masyarakat.

Pasal 311

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

Bagian Kedua
Pengawasan Keselamatan Penerbangan

Pasal 312

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

Bagian Ketiga
Penegakan Hukum Keselamatan Penerbangan

Pasal 313

- (1) Menteri berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum di bidang keselamatan penerbangan.
- (2) Program penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. tata cara penegakan hukum;
 - b. penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan penerbangan;
 - c. pendidikan . . .

- c. pendidikan masyarakat dan penyedia jasa penerbangan serta para penegak hukum; dan
 - d. penindakan.
- (3) Tindakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
- a. sanksi administratif; dan
 - b. sanksi pidana.

Bagian Keempat
Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan

Pasal 314

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

Pasal 315

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

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

Pasal 316 . . .

Pasal 316

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

Pasal 317

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

Bagian Kelima
Budaya Keselamatan Penerbangan

Pasal 318

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

Pasal 319

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

Pasal 320 . . .

Pasal 320

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

Pasal 321

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

Pasal 322

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

BAB XIV
KEAMANAN PENERBANGAN

Bagian Kesatu
Keamanan Penerbangan Nasional

Pasal 323

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan nasional.

(2) Untuk . . .

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

Pasal 324

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

Pasal 325

Program keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 323 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat:

- a. peraturan keamanan penerbangan;
- b. sasaran keamanan penerbangan;
- c. personel keamanan penerbangan;
- d. pembagian tanggung jawab keamanan penerbangan;
- e. perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi penerbangan;
- f. pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara;
- g. penanggulangan tindakan melawan hukum;
- h. penyesuaian sistem keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan; serta
- i. pengawasan keamanan penerbangan.

Pasal 326

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

Pasal 327 . . .

Pasal 327

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

Pasal 328

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

Pasal 329

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

Pasal 330 . . .

Pasal 330

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

Bagian Kedua
Pengawasan Keamanan Penerbangan

Pasal 331

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

Pasal 332

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

Pasal 333

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

Bagian Ketiga . . .

Bagian Ketiga
Keamanan Bandar Udara

Pasal 334

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

Pasal 335

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

Pasal 336

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

Pasal 337

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

Pasal 338 . . .

Pasal 338

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

Pasal 339

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

Bagian Keempat
Keamanan Pengoperasian Pesawat Udara

Pasal 340

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

c. memberitahu . . .

- c. memberitahu kepada kapten penerbang adanya muatan barang berbahaya di dalam pesawat udara.

Pasal 341

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

Pasal 342

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

Pasal 343

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

Bagian Kelima

Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum

Pasal 344

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

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

Pasal 345 . . .

Pasal 345

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

Pasal 346

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

Pasal 347

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

Bagian Keenam
Fasilitas Keamanan Penerbangan

Pasal 348

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

Pasal 349

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

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

Pasal 350 . . .

Pasal 350

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

Pasal 351

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

BAB XV

PENCARIAN DAN PERTOLONGAN
KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Pasal 352

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

(3) Setiap . . .

- (3) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara.

Pasal 353

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

Pasal 354

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

Pasal 355

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

Pasal 356

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

BAB XVI

INVESTIGASI DAN PENYELIDIKAN LANJUTAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Bagian Pertama Umum

Pasal 357

- (1) Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.

(2) Pelaksanaan . . .

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

Bagian Kedua
Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara

Pasal 358

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

Pasal 359 . . .

Pasal 359

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

Pasal 360

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

Pasal 361

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

Pasal 362

- (1) Orang perseorangan wajib memberikan keterangan atau bantuan jasa keahlian untuk kelancaran investigasi yang dibutuhkan oleh komite nasional.

(2) Otoritas . . .

- (2) Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib membantu kelancaran investigasi kecelakaan pesawat udara.

Pasal 363

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

Bagian Ketiga

Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara

Pasal 364

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

Pasal 365

Majelis profesi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 364 mempunyai tugas:

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

Pasal 366 . . .

Pasal 366

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

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

Pasal 367

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

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

Pasal 368

Majelis profesi penerbangan berwenang:

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

Pasal 369

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

BAB XVII

PEMBERDAYAAN INDUSTRI DAN PENGEMBANGAN
TEKNOLOGI PENERBANGAN

Pasal 370

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

Pasal 371 . . .

Pasal 371

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

Pasal 372

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

Pasal 373

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

Pasal 374

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

BAB XVIII

SISTEM INFORMASI PENERBANGAN

Pasal 375

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

Pasal 376 . . .

Pasal 376

Sistem informasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 375 paling sedikit meliputi:

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

Pasal 377

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

Pasal 378

Iklan di daerah lingkungan kerja bandar udara harus memenuhi ketentuan:

- a. tidak mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan;
- b. tidak mengganggu informasi dan pelayanan penerbangan; dan
- c. tidak merusak estetika bandar udara.

Pasal 379

- (1) Setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang penerbangan wajib menyampaikan data dan informasi kegiatannya kepada Menteri.

(2) Menteri . . .

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

Pasal 380

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

BAB XIX

SUMBER DAYA MANUSIA

Bagian Kesatu Penyediaan dan Pengembangan

Pasal 381

- (1) Pemerintah bertanggung jawab terhadap penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan.
- (2) Penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk mewujudkan sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, bertanggung jawab, dan memiliki integritas.

(3) Sumber . . .

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

Bagian Kedua

Pendidikan dan Pelatihan di Bidang Penerbangan

Pasal 382

- (1) Pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan dilaksanakan dalam kerangka sistem pendidikan nasional.
- (2) Menteri bertanggung jawab atas pembinaan dan terselenggaranya pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit meliputi:
 - a. peningkatan kualitas dan kuantitas tenaga pendidik di bidang penerbangan;
 - b. kurikulum dan silabus serta metoda pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan sesuai dengan standar yang ditetapkan;
 - c. penataan . . .

- c. penataan, penyempurnaan, dan sertifikasi organisasi atau manajemen lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan; serta
- d. modernisasi dan peningkatan teknologi sarana dan prasarana belajar mengajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.

Pasal 383

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

Pasal 384

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

Pasal 385 . . .

Pasal 385

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

Pasal 386

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

Pasal 387

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

Bagian Ketiga
Sertifikat Kompetensi dan Lisensi

Pasal 388

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

Pasal 389

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

Pasal 390

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

Pasal 391

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

a. mempekerjakan personel penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 389;

b. menyusun . . .

- b. menyusun program pelatihan di bidang penerbangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personel penerbangan yang dipekerjakannya.

Pasal 392

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

Bagian Keempat Kontribusi Penyedia Jasa Penerbangan

Pasal 393

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

Pasal 394

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

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

Bagian Kelima . . .

Bagian Kelima
Pengaturan Waktu Kerja

Pasal 395

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

BAB XX

PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 396

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

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

Pasal 397

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

Pasal 398

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

BAB XXI

PENYIDIKAN

Pasal 399

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

Pasal 400 . . .

Pasal 400

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

BAB XXII

KETENTUAN PIDANA

Pasal 401

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

Pasal 402

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

Pasal 403

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

Pasal 404

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

Pasal 405

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

Pasal 406 . . .

Pasal 406

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

Pasal 407

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

Pasal 408

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

Pasal 409

Setiap orang selain yang ditentukan dalam Pasal 47 ayat (1) yang melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Pasal 410 . . .

Pasal 410

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

Pasal 411

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

Pasal 412

- (1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

(5) Setiap . . .

- (5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
- (7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 413

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

Pasal 414

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

Pasal 415 . . .

Pasal 415

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

Pasal 416

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

Pasal 417

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

Pasal 418

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

Pasal 419

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

Pasal 420 . . .

Pasal 420

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

Pasal 421

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

Pasal 422

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

Pasal 423 . . .

Pasal 423

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

Pasal 424

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

Pasal 425

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

Pasal 426 . . .

Pasal 426

Setiap orang yang membangun bandar udara khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 247 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 427

Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus dengan melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).

Pasal 428

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus yang digunakan untuk kepentingan umum tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).

Pasal 429

Setiap orang yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan tidak memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 275 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 430

- (1) Personel navigasi penerbangan yang tidak memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 292 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

(2) Dalam . . .

- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 431

- (1) Setiap orang yang menggunakan frekuensi radio penerbangan selain untuk kegiatan penerbangan atau menggunakan frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 306 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) Tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 432

Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 433

Setiap orang yang menempatkan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia tanpa adanya perjanjian bilateral sebagaimana dimaksud dalam Pasal 341, dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 434

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor tidak memenuhi persyaratan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 342 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 435 . . .

Pasal 435

Setiap orang yang masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 436

- (1) Setiap orang yang membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 437

- (1) Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 438 . . .

Pasal 438

- (1) Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Pasal 439

- (1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Pasal 440

Setiap orang yang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 360 ayat (1) dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 441 . . .

Pasal 441

- (1) Tindak pidana di bidang penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut, baik sendiri maupun bersama-sama.
- (2) Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya.

Pasal 442

Dalam hal panggilan terhadap korporasi, maka pemanggilan untuk menghadap dan penyerahan surat panggilan disampaikan kepada pengurus di tempat pengurus berkantor, di tempat korporasi itu beroperasi, atau di tempat tinggal pengurus.

Pasal 443

Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ini.

BAB XXIII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 444

Setiap kepentingan internasional dalam objek pesawat udara yang dibuat sesuai dengan dan setelah berlakunya ketentuan dalam konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) dan protokol mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara (*Protocol to the Convention on Interests on Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*) tersebut di Indonesia yang telah didaftarkan pada kantor pendaftaran internasional tetap sah dan dapat dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang ini sampai dihapusnya pendaftaran atau berakhirnya masa berlaku sebagaimana tercantum dalam pendaftaran.

Pasal 445 . . .

Pasal 445

Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal dan niaga tidak berjadwal pada saat Undang-Undang ini diundangkan tetap dapat menjalankan usahanya sesuai dengan izin yang dimiliki dan wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun.

Pasal 446

Kantor administrator bandar udara, kantor bandar udara, dan cabang badan usaha kebandarudaraan tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai dengan terbentuknya otoritas bandar udara berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 447

Bandar udara umum dan bandar udara khusus yang telah diselenggarakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan tetap dapat menyelenggarakan kegiatannya dan wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 448

- (1) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, perjanjian kerja sama badan usaha milik negara yang telah menyelenggarakan usaha bandar udara dengan pihak ketiga tetap berlaku sampai perjanjian kerja sama tersebut berakhir.
- (2) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, perjanjian kerja sama badan usaha milik negara yang menyelenggarakan usaha bandar udara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini.

Pasal 449

Komite Nasional Keselamatan Transportasi tetap melaksanakan tugas dan fungsinya sampai terbentuknya komite nasional berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 450 . . .

Pasal 450

Fungsi pelayanan sertifikasi dan pengawasan tetap dilaksanakan secara fungsional oleh unit di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sampai terbentuknya lembaga penyelenggara pelayanan umum berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 451

Pada saat Undang-Undang ini berlaku, unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan badan usaha milik negara yang menyelenggarakan penyelenggaraan navigasi penerbangan tetap menyelenggarakan kegiatan penyelenggaraan navigasi penerbangan sampai terbentuknya lembaga penyelenggara pelayanan navigasi berdasarkan Undang-Undang ini.

BAB XXIV

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 452

- (1) Peraturan Pemerintah pelaksanaan dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.
- (2) Peraturan Menteri pelaksanaan dari Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 453

Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha bandar udara yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan badan usaha milik negara wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

Pasal 454

Badan usaha yang telah memiliki izin usaha angkutan udara niaga berjadwal dan niaga tidak berjadwal pada saat Undang-Undang ini diundangkan, wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 3 (tiga) tahun.

Pasal 455 . . .

Pasal 455

Otoritas bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara harus sudah terbentuk paling lambat 1 (satu) tahun terhitung sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 456

Tatanan kebandarudaraan nasional harus disesuaikan dan ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 457

Rencana induk bandar udara pada bandar udara yang beroperasi harus disesuaikan dan ditetapkan paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 458

Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 459

Lembaga penyelenggara pelayanan umum harus terbentuk paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 460

Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus terbentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 461

Program keselamatan penerbangan nasional harus ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 462 . . .

Pasal 462

Komite nasional harus sudah terbentuk paling lambat 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 463

Program keamanan penerbangan nasional harus ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 464

Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 465

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 466

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar . . .

- 157 -

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

Disahkan di Jakarta

Pada tanggal 12 Januari 2009

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta

Pada tanggal 12 Januari 2009

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 1

Salinan sesuai dengan aslinya
SEKRETARIAT NEGARA RI
Kepala Biro Perundang-undangan
Bidang Perekonomian dan Industri,

Setio Sapto Nugroho

P E N J E L A S A N
A T A S
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

I. UMUM

Berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, serta ruang udara yang luas. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam hubungan internasional.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan. Transportasi juga merupakan sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat.

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

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna.

Undang-Undang . . .

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan perlu disempurnakan guna menyelaraskan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, perubahan paradigma dan lingkungan strategis, termasuk otonomi daerah, kompetisi di tingkat regional dan global, peran serta masyarakat, persaingan usaha, konvensi internasional tentang penerbangan, perlindungan profesi, serta perlindungan konsumen.

Dalam penyelenggaraan penerbangan, Undang-Undang ini bertujuan mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat, memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, membina jiwa kedirgantaraan, menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional, menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antarbangsa, serta berasaskan manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, anti monopoli dan keterbukaan, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan, serta kenusantaraan.

Atas dasar hal tersebut disusunlah undang-undang tentang penerbangan yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang nomor 15 tahun 1992, sehingga penyelenggaraan penerbangan sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kedirgantaraan dengan mengutamakan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

Dalam Undang-Undang ini diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

Dalam . . .

Dalam Undang-Undang ini telah dilakukan perubahan paradigma yang nyata dalam rangka pemisahan yang tegas antara fungsi regulator, operator, dan penyedia jasa penerbangan. Di samping itu, juga dilakukan penggabungan beberapa penyelenggara yang ada menjadi satu penyelenggara pelayanan navigasi serta untuk sertifikasi dan registrasi pesawat udara juga dibentuk unit pelayanan otonom, dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan, yang tidak berorientasi pada keuntungan, secara finansial dapat mandiri, serta biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (*cost recovery*).

Penerbangan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang pokok-pokoknya dapat diuraikan sebagai berikut.

- a. Pemanfaatan wilayah udara merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya, yang memuat tatanan ruang udara nasional, penyelenggaraan pelayanan, personel dan fasilitas navigasi penerbangan, serta pengaturan tentang tata cara navigasi, komunikasi penerbangan, pengamatan dan larangan mengganggu pelayanan navigasi penerbangan, termasuk pemberian sanksi.

Tatanan ruang udara nasional ditetapkan untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan dengan mengacu pada peraturan nasional dan regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*) yang terkait dengan penetapan dan penggunaan ruang udara. Dalam penggunaan ruang udara tersebut, diberikan pelayanan oleh Pemerintah selaku penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, terdiri atas pelayanan lalu lintas penerbangan, komunikasi penerbangan, informasi aeronautika, informasi meteorologi penerbangan, serta informasi pencarian dan pertolongan. Guna mendukung kelancaran kegiatan penerbangan serta keselamatan penerbangan, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan menyiapkan personel yang kompeten, memasang dan mengoperasikan serta merawat fasilitas navigasi penerbangan.

Untuk menjaga keselamatan penerbangan, dalam tata cara bernavigasi, penyelenggara dan pengguna pelayanan navigasi penerbangan diwajibkan mematuhi semua ketentuan yang berlaku. Di samping itu, diatur izin penggunaan frekuensi radio yang dialokasikan untuk penerbangan, dan pemberian rekomendasi

penggunaan . . .

penggunaan frekuensi radio di luar alokasi frekuensi yang sudah ditetapkan untuk kegiatan penerbangan, serta dilakukan pembatasan, larangan, dan sanksi terhadap kegiatan yang mengganggu pelayanan navigasi penerbangan.

Wilayah udara Republik Indonesia yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasikan dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

- b. Karena penting dan strategisnya peranan penerbangan untuk hajat hidup orang banyak, penerbangan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan memperkuat kelembagaan yang bertanggung jawab di bidang penerbangan berupa penataan struktur kelembagaan, peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, peningkatan pengelolaan anggaran yang efektif, efisien, dan fleksibel berdasarkan skala prioritas, peningkatan kesejahteraan sumber daya manusia, pengenaan sanksi kepada pejabat dan/atau pegawai atas pelanggaran dalam pelaksanaan ketentuan Undang-Undang ini. Pembinaan yang dilakukan oleh Pemerintah tersebut meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
- c. Dalam rangka menghadapi perkembangan dunia penerbangan tanpa batas hak angkut (*open sky policy*), kerja sama bilateral, multilateral, dan plurilateral, asas resiprokal, keadilan (*fairness*), dan *cabotage*, aliansi penerbangan, jaringan rute pengumpul (*hub*) dan pengumpan (*spoke*), serta perkuatan industri penerbangan dalam negeri, pengaturan angkutan udara difokuskan untuk menciptakan iklim yang kondusif di bidang jasa angkutan udara, dengan menetapkan hak dan kewajiban yang seimbang, standar pelayanan prima, dengan mengutamakan perlindungan terhadap pengguna jasa.

Dalam Undang-Undang ini juga diatur persyaratan badan usaha angkutan udara agar mampu tumbuh sehat, berkembang, dan kompetitif secara nasional dan internasional. Selanjutnya, untuk membuka daerah-daerah terpencil di seluruh wilayah Indonesia, Undang-Undang ini tetap menjamin pelayanan angkutan udara perintis dalam upaya memberikan stimulus bagi daerah-daerah guna peningkatan kegiatan ekonomi.

Dalam upaya pemberdayaan industri penerbangan nasional, Undang-Undang ini juga memuat ketentuan mengenai kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang mengatur objek pesawat

udara . . .

udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha. Pengaturan tersebut mengacu pada Konvensi Internasional dalam peralatan bergerak (*Convention on international interest in mobile equipment*) dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara (*Protocol to the convention on interest in mobile equipment on matters specific to Aircraft equipment*), sebagai konsekuensi diratifikasinya konvensi dan protokol yang biasa disebut *Cape Town Convention*.

- d. Dalam rangka menjamin penyelenggaraan kebandarudaraan sebagai pusat kegiatan pelayanan angkutan udara dan unit bisnis yang efektif, efisien, dan mampu menggerakkan perekonomian wilayah, Undang-Undang ini mengatur persyaratan, prosedur, dan standar kebandarudaraan, tatanan kebandarudaraan nasional, penetapan lokasi, pengoperasian, fasilitas dan personel bandar udara, pengendalian daerah lingkungan kerja, dan kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara untuk kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kelestarian lingkungan.

Dalam penyelenggaraan bandar udara diatur juga pemisahan yang tegas antara regulator dan operator bandar udara dengan dibentuknya Otoritas Bandar Udara, serta memberi peluang lebih luas terhadap peran serta swasta dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan bandar udara.

- e. Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan penerbangan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Undang-Undang ini mengatur penetapan program keselamatan penerbangan nasional, program keamanan penerbangan nasional, dan program budaya tindakan keselamatan yang mengacu pada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). Program keselamatan penerbangan nasional memuat peraturan keselamatan, sasaran keselamatan, sistem pelaporan keselamatan, analisis data dan pertukaran informasi keselamatan (*safety data analysis and exchange*), kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian (*accident and incident investigation*), promosi keselamatan (*safety promotion*), pengawasan keselamatan (*safety oversight*), dan penegakan hukum (*law enforcement*). Sedangkan program keamanan penerbangan nasional memuat peraturan keamanan, sasaran keamanan, personel keamanan, pembagian tanggung jawab keamanan, perlindungan bandar udara, pesawat udara, dan fasilitas navigasi, pengendalian dan penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara, penanggulangan tindakan melawan hukum, penyesuaian

sistem . . .

sistem keamanan terhadap tingkat ancaman keamanan, dan pengawasan keamanan penerbangan.

- f. Dalam upaya memberikan jaminan pelayanan sertifikasi dan inspeksi keselamatan yang kredibel, transparan, dan akuntabel, serta meningkatkan kompetensi sumber daya manusia untuk penyelenggaraan tata pemerintahan yang baik, Undang-Undang ini mengatur pembentukan penyelenggara pelayanan umum yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan pola penganggaran berbasis kinerja dengan skala prioritas, efisiensi, dan efektivitas.
- g. Untuk mengetahui penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil dan dalam rangka menegakkan etika profesi, melaksanakan mediasi, dan menafsirkan penerapan regulasi di bidang penerbangan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama, diatur pula pembentukan komite nasional yang bertanggung jawab kepada Presiden, dan untuk keperluan penyelidikan lanjutan, komite tersebut membentuk majelis profesi penerbangan.
- h. Dalam Undang-Undang ini diatur pula sistem informasi penerbangan melalui jaringan informasi yang efektif, efisien, dan terpadu dengan memanfaatkan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi. Selanjutnya dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan penerbangan secara optimal, diatur peran serta masyarakat dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

Dengan diundangkannya Undang-Undang ini, berbagai ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan nasional dan internasional sepanjang tidak bertentangan tetap berlaku dan merupakan peraturan yang saling melengkapi.

Dalam Undang-Undang ini diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis dan operasional diatur dalam Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri dan peraturan pelaksanaan lainnya.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2 . . .

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud dengan "asas manfaat" adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "asas usaha bersama dan kekeluargaan" adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "asas adil dan merata" adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata tanpa diskriminasi kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan" adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

Huruf e

Yang dimaksud dengan "asas kepentingan umum" adalah penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.

Huruf f . . .

Huruf f

Yang dimaksud dengan “asas keterpaduan” adalah penyelenggaraan penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antarmoda transportasi.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “asas tegaknya hukum” adalah undang-undang ini mewajibkan Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan.

Huruf h

Yang dimaksud dengan “asas kemandirian” adalah penyelenggaraan penerbangan harus bersandikan pada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam penerbangan, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “asas keterbukaan dan anti-monopoli” adalah penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai tujuan nasional yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.

Huruf j

Yang dimaksud dengan “asas berwawasan lingkungan hidup” adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya pelestarian fungsi lingkungan hidup.

Huruf k

Yang dimaksud dengan “asas kedaulatan negara” adalah penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan selaras dengan upaya menjaga keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Huruf l . . .

Huruf l

Yang dimaksud dengan “asas kebangsaan” adalah penyelenggaraan penerbangan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Huruf m

Yang dimaksud dengan “asas kenusantaraan” adalah setiap penyelenggaraan penerbangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan penyelenggaraan penerbangan yang dilakukan oleh daerah merupakan bagian dari sistem penerbangan nasional yang berdasarkan Pancasila.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia, sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan perundang-undangan di bidang pertahanan negara.

Untuk dapat menjaga kedaulatan wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, harus dilakukan penguasaan dan pengembangan teknologi agar Negara Kesatuan Republik Indonesia dapat setinggi mungkin menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan yang seluas-luasnya bagi masyarakat khususnya untuk kepentingan penerbangan.

Pasal 6 . . .

Pasal 6

Wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.

Pasal 7

Ayat (1)

Kewenangan menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.

Yang dimaksud dengan “kawasan udara terlarang (*prohibited area*)” adalah kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Pembatasan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, sebagai contoh instalasi nuklir atau istana Presiden.

Yang dimaksud dengan “kawasan udara terbatas (*restricted area*)” adalah kawasan udara dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat udara TNI). Pada waktu tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat digunakan untuk penerbangan sipil. Pembatasan dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi atau kawasan militer.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 8 . . .

Pasal 8

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Informasi sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini diperlukan untuk langkah tindak lanjut yang dilakukan oleh aparat yang tugas dan bertanggung jawab di bidang pertahanan negara.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “seluruh muatannya” adalah semua yang terangkut dalam pesawat udara antara lain penumpang, kargo, pos, dan perlengkapan lainnya yang ada dalam pesawat udara.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “dikuasai oleh negara” adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan penerbangan yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Yang dimaksud dengan “sesuai dengan kewenangannya” adalah kewenangan yang telah diserahkan oleh Pemerintah kepada pemerintah daerah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15 . . .

Pasal 15

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “uji tipe”, antara lain, meliputi:

- a. pengujian rangka;
- b. pengujian mesin;
- c. pengujian fungsi sistem di darat;
- d. pengujian fungsi sistem di udara; dan
- e. pengujian kemampuan terbang.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Dalam sertifikat tipe tambahan antara lain termasuk pemberian sertifikat peralatan telekomunikasi di pesawat udara untuk mencegah ancaman keselamatan dan keamanan penerbangan, misalnya peralatan telekomunikasi tersebut tidak mengganggu (interferensi) navigasi penerbangan.

Huruf c

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19 . . .

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Tanda pendaftaran dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing.

Pasal 25

Yang dimaksud dengan “tanda pendaftaran Indonesia” terdiri atas 3 (tiga) huruf.

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “perjanjian” adalah perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, atau bentuk perjanjian lainnya yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak;

Huruf d . . .

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “tanda kebangsaan Indonesia” adalah pemberian identitas di pesawat udara yang saat ini digunakan Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari 2 (dua) huruf yaitu PK. Untuk itu, tidak semua pesawat udara yang telah didaftarkan harus diberikan tanda kebangsaan.

Tanda Kebangsaan Indonesia melekat pada sertifikat pendaftaran.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Pembebasan dari tanda kebangsaan dengan pertimbangan bahwa pesawat udara tersebut daerah operasinya dibatasi dan penerbangan yang akan dilakukan tidak melewati batas wilayah teritorial (beroperasi dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia).

Pembebasan tanda kebangsaan Indonesia tidak berarti tidak memiliki tanda pendaftaran.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29 . . .

Pasal 29

Huruf a

Angka 1)

Cukup jelas.

Angka 2)

Cukup jelas.

Angka 3)

Cukup jelas.

Angka 4)

Cukup jelas.

Angka 5)

Cukup jelas.

Angka 6)

Yang dimaksud dengan “sengaja dirusak atau dihancurkan” dalam ketentuan ini adalah pesawat tersebut tidak akan digunakan lagi atau dialih fungsi penggunaannya seperti sebagai bahan praktek pendidikan, atau barang pajangan.

Angka 7)

Yang dimaksud dengan “cedera janji” adalah penyewa pesawat udara tidak memenuhi kesepakatan dalam perjanjian.

Ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada huruf a angka 7) mengacu kepada konvensi tentang kepentingan internasional dalam peralatan bergerak (*Convention on International Interest in Mobile Equipment*).

Huruf b

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31 . . .

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Cukup jelas.

Pasal 36

Yang dimaksud dengan:

- a. “kategori transpor” terbatas pada pesawat terbang yang beban maksimal pada saat lepas landas (*maximum take off weight/MTOW*) lebih besar atau sama dengan 5.700 kilogram.
- b. “kategori normal” terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat duduk (*seat*) untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian non-aerobatik.
- c. “kategori kegunaan” terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat duduk untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian aerobatik yang terbatas (*limited aerobatic*).
- d. “kategori aerobatik” terbatas pada pesawat terbang yang memiliki konfigurasi tempat duduk untuk lebih kecil atau sama dengan 9 (sembilan) penumpang selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 5.700 kilogram dan untuk pengoperasian tanpa batas (*full aerobatic*).

e. “kategori komuter” . . .

- e. “kategori komuter“ terbatas pada pesawat terbang yang memiliki baling-baling pendorong (*propeller*), bermesin lebih dari satu (*multiengines*), memiliki konfigurasi tempat duduk lebih kecil atau sama dengan 19 selain tempat duduk pilot, beban maksimal pada saat lepas landas lebih kecil atau sama dengan 8.500 kilogram dan untuk pengoperasian non-aerobatik.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Yang dimaksud dengan:

- a. “Penggunaan pesawat udara secara terbatas” adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara secara terbatas untuk tujuan khusus antara lain pertanian, konservasi hutan, pemetaan, patroli, pemantauan cuaca, hujan buatan, dan periklanan.
- b. Penggunaan pesawat udara untuk percobaan adalah penggunaan dan pengoperasian pesawat udara untuk tujuan:
 - 1) penelitian dan pengembangan (*research & development*);
 - 2) pembuktian kesesuaian dengan peraturan-peraturan (*showing compliance with regulations*);
 - 3) pelatihan awak pesawat (*crew training*);
 - 4) pameran (*exhibition*);
 - 5) perlombaan balap udara (*air racing*);
 - 6) survei pasar (*market surveys*); dan
 - 7) kegemaran/hobi kedirgantaraan.
- c. Penggunaan pesawat udara untuk kegiatan penerbangan yang bersifat khusus adalah izin terbang khusus yang diterbitkan untuk pengoperasian pesawat udara untuk keperluan:
 - 1) perbaikan atau perawatan;
 - 2) pengiriman atau ekspor pesawat udara;
 - 3) uji terbang produksi (*production flight test*);
 - 4) evakuasi pesawat dari daerah berbahaya; atau
 - 5) demonstrasi terbang.

Pasal 39

Cukup jelas.

Pasal 40 . . .

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “personel manajemen yang kompeten” adalah personel yang telah memiliki sertifikat kecakapan.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Cukup jelas.

Huruf j

Cukup jelas.

Huruf k . . .

Huruf k

Cukup jelas.

Huruf l

Cukup jelas.

Huruf m

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Perseorangan pemegang sertifikat ahli perawatan pesawat udara yang dimaksud dalam ketentuan ini hanya dapat melakukan perawatan pesawat udara untuk perusahaan angkutan udara bukan niaga yang berkapasitas penumpang kurang dari 9 (sembilan) orang.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 48 . . .

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “keadaan darurat” adalah suatu keadaan yang memaksa sehingga harus dilakukan pendaratan di luar bandar udara yang telah ditetapkan, misalnya karena terjadi kerusakan mesin, kehabisan bahan bakar, cuaca buruk, ancaman bom, atau pembajakan, teroris yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan apabila penerbangan tetap dilanjutkan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 53

Ayat (1)

Kegiatan yang membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut antara lain terbang di luar jalur yang ditentukan, terbang tidak membawa peralatan keselamatan, dan terbang di atas kawasan udara terlarang.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 54 . . .

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Yang dimaksud dengan “selama terbang” adalah sejak saat semua pintu luar pesawat udara ditutup setelah naiknya penumpang (embarkasi) sampai saat pintu dibuka untuk penurunan penumpang (debarkasi) di bandar udara tujuan.

Kewenangan kapten penerbang dalam ketentuan ini juga pada saat pendaratan darurat sampai dengan kewenangan tersebut diambil alih pejabat yang berwenang atau pejabat yang ditunjuk dalam penanganan darurat.

Kewenangan yang diatur dalam Undang-Undang ini untuk memberikan landasan hukum bagi tindakan yang diambil oleh kapten penerbang dalam rangka keamanan dan keselamatan penerbangan.

Pasal 56

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “penumpang yang tidak mampu”, antara lain, orang cacat, orang buta huruf, dan anak-anak.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 57

Cukup jelas.

Pasal 58

Ayat (1)

Personel pesawat udara meliputi personel operasi pesawat udara, personel penunjang operasi pesawat udara, dan personel perawatan pesawat udara.

Personel operasi pesawat udara meliputi:

- a. penerbang; dan
- b. juru mesin pesawat udara.

Personel . . .

Personel penunjang operasi pesawat udara meliputi:

- a. personel penunjang operasi penerbangan; dan
- b. personel kabin.

Personel perawatan pesawat udara, yaitu personel yang telah memiliki lisensi ahli perawatan pesawat udara.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “sah” adalah dikeluarkan atau dilegalisasi oleh pejabat yang berwenang.

Yang dimaksud dengan “masih berlaku” adalah lisensi yang diberikan memiliki batas waktu berlakunya sesuai dengan bidang pekerjaannya.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “sehat jasmani dan rohani” adalah keterangan hasil pemeriksaan kesehatan yang dilaksanakan oleh unit kesehatan yang mempunyai kualifikasi untuk melakukan pemeriksaan kesehatan personel penerbangan.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “ujian” adalah suatu kegiatan untuk mengetahui kompetensi personel dalam rangka mendapatkan lisensi.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 59

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b . . .

Huruf b

Yang dimaksud dengan "mempertahankan kemampuan yang dimiliki" adalah kewajiban minimal personel dalam melakukan pekerjaan dan mengikuti pelatihan ulang.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 60

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "pihak kedua" adalah orang atau badan hukum yang mempunyai hubungan langsung dengan kegiatan pengoperasian pesawat udara dengan suatu ikatan hukum.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "pihak ketiga" adalah orang atau badan hukum yang tidak mempunyai hubungan langsung dengan kegiatan pengoperasian pesawat udara dengan suatu ikatan hukum, tetapi mendapat akibat dari pengoperasian pesawat udara tersebut.

Huruf e

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 63

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah:

- a. tidak tersedianya kapasitas pesawat udara di Indonesia;
- b. tidak tersedianya jenis atau kemampuan pesawat udara Indonesia untuk melakukan kegiatan angkutan udara;
- c. bencana alam; dan/atau
- d. bantuan kemanusiaan.

Yang dimaksud dengan “dalam waktu yang terbatas” adalah waktu pengoperasian pesawat udara asing dibatasi sampai dapat ditanggulangnya keadaan tertentu oleh pesawat udara Indonesia.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “perjanjian antarnegara” adalah perjanjian pelimpahan kewenangan fungsi kelaikudaraan.

Ayat (4)

Yang dimaksud “persyaratan kelaikudaraan” adalah sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 64

Cukup jelas.

Pasal 65 . . .

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Cukup jelas.

Pasal 67

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “tanda identitas” adalah tanda pendaftaran.

Pasal 68

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah apabila Pemerintah memerlukan transportasi untuk angkutan udara, sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara negara, Pemerintah dapat menggunakan pesawat udara negara menjadi pesawat udara sipil sesuai dengan persyaratan pesawat udara sipil.

Begitu juga sebaliknya apabila Pemerintah memerlukan pesawat udara untuk kegiatan negara, sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara sipil pesawat udara sipil dapat diubah menjadi pesawat udara negara sesuai dengan persyaratan pesawat udara negara.

Pasal 69

Yang dimaksud dengan izin Pemerintah adalah persetujuan terbang (*flight approval*).

Pasal 70

Cukup jelas.

Pasal 71

Yang dimaksud dengan “objek pesawat udara” adalah rangka pesawat udara, mesin pesawat udara, dan helikopter. Mesin pesawat udara yang dipasang pada rangka pesawat udara disebut pesawat terbang.

Yang dimaksud . . .

Yang dimaksud dengan “rangka pesawat udara” adalah rangka pesawat udara (selain rangka pesawat udara yang digunakan untuk dinas kemiliteran, beacukai, atau kepolisian) yang apabila dipasang mesin-mesin pesawat udara yang sesuai pada rangka pesawat udara itu, disertifikasi oleh lembaga penerbang yang berwenang untuk mengangkut:

- a. paling sedikit 8 orang termasuk awak pesawat; atau
- b. barang-barang yang lebih dari 2.750 kg,

beserta seluruh perlengkapan, komponen, dan peralatan yang terpasang dimasukkan atau terkait (selain mesin pesawat udara) dan seluruh data buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.

Yang dimaksud dengan “mesin pesawat udara” adalah mesin pesawat udara (selain mesin pesawat udara yang digunakan untuk dinas kemiliteran, beacukai, atau kepolisian) yang digerakkan oleh tenaga propulsi jet atau turbin atau teknologi piston dan:

- a. dalam hal mesin pesawat udara dengan propulsi jet, mempunyai paling sedikit gaya dorong sebesar 1.750 lbs atau yang setara; dan
- b. dalam hal mesin-mesin pesawat udara yang diberi tenaga oleh turbin atau piston, mempunyai paling sedikit 550 tenaga kuda yang digunakan untuk lepas landas rata-rata atau yang setara,

beserta seluruh modul dan perlengkapan, komponen dan peralatan lain yang terpasang, dimasukan atau terkait, dan seluruh data, buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.

Yang dimaksud dengan “helikopter” adalah helikopter tertentu (yang tidak digunakan dalam dinas-dinas militer, beacukai, atau kepolisian) yang disertifikasi oleh lembaga penerbangan yang berwenang untuk mengangkut:

- a. paling sedikit 5 orang termasuk awak, atau
- b. barang yang lebih dari 450 kg,

beserta seluruh perlengkapan, komponen, dan peralatan yang terpasang, dimasukkan atau terkait (termasuk rotor-rotor) dan seluruh data, buku petunjuk, dan catatan yang berhubungan dengan itu.

Yang dimaksud dengan “kepentingan internasional” adalah suatu kepentingan yang diperoleh kreditur yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian hak sewa guna usaha yang tunduk pada konvensi tentang kepentingan internasional dalam peralatan bergerak dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan udara (*Protocol to the Convention on Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*).

Yang dimaksud . . .

Yang dimaksud dengan “pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*)” adalah suatu perjanjian di mana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberi hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga.

Yang dimaksud dengan “perjanjian pengikatan hak bersyarat (*title reservation agreement*)” adalah suatu perjanjian penjualan objek pesawat udara dengan ketentuan bahwa kepemilikan tidak akan beralih sampai terpenuhinya persyaratan yang tercantum dalam perjanjian.

Yang dimaksud dengan “perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*)” adalah suatu perjanjian di mana seseorang (pemberi sewa guna usaha/*lessor*) memberikan hak kepada orang lain (penerima sewa guna usaha/*lessee*) untuk menguasai suatu objek pesawat udara (dengan atau tanpa opsi untuk membeli) dengan kompensasi berupa uang sewa atau pembayaran lainnya.

Pasal 72

Yang dimaksud dengan “berdasarkan hukum yang dipilih” adalah para pihak dapat memilih hukum yang akan mengatur hak dan kewajiban kontraktual mereka berdasarkan perjanjian tersebut dengan atau tanpa adanya titik taut antara hukum yang dipilih dengan salah satu pihak pada perjanjian atau pelaksanaan kewajiban-kewajiban berdasarkan perjanjian tersebut. Para pihak dalam perjanjian tersebut juga diberikan kebebasan untuk memilih yurisdiksi pada pengadilan dari Negara peserta konvensi dan protokol tersebut dengan atau tanpa adanya titik taut antara pengadilan yang dipilih dengan para pihak atau dengan transaksi yang timbul dari perjanjian tersebut.

Pasal 73

Cukup jelas.

Pasal 74

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kuasa memohon deregistrasi” adalah kuasa untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor yang tidak dapat ditarik kembali (*irrevocable de-registration and export request authorization*) sebagaimana dimaksud dalam konvensi dan protokol tersebut.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 75

Cukup jelas.

Pasal 76

Yang dimaksud dengan "instansi pemerintah lainnya", antara lain, instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang bea cukai, perpajakan, luar negeri, dan pertahanan sesuai dengan kewenangan masing-masing.

Pasal 77

Cukup jelas.

Pasal 78

Yang dimaksud dengan "kantor pendaftaran internasional" adalah fasilitas pendaftaran internasional yang dibentuk untuk keperluan konvensi dan protokol tersebut dan akan menjadi satu-satunya kantor pendaftaran bagi kepentingan internasional dalam objek pesawat udara.

Pasal 79

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "pengadilan negeri" adalah pengadilan negeri yang dipilih oleh para pihak atau pengadilan negeri Indonesia yang memiliki kompetensi relatif dalam hal tidak adanya pilihan pengadilan dalam perjanjian.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "jangka waktu" adalah:

a. paling lama 10 (sepuluh) hari kalender sejak permohonan diterima untuk memberikan perlindungan terhadap objek pesawat udara dan nilainya, penguasaan, pengendalian atau pengawasan, dan/atau larangan memindahkan objek pesawat udara; dan

b. paling lama . . .

- b. paling lama 30 (tiga puluh) hari kalender sejak permohonan diterima untuk memberikan sewa guna usaha atau pengelolaan objek pesawat udara dan pendapatan yang diterima dari hal tersebut, serta penjualan dan penggunaan hasil penjualan dari objek pesawat udara.

Pasal 80

Yang dimaksud dengan “jangka waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah” adalah jangka waktu yang dinyatakan dalam deklarasi pemerintah sehubungan dengan konvensi dan protokol tersebut.

Pasal 81

Yang dimaksud dengan “tagihan-tagihan tertentu” adalah tagihan-tagihan yang dinyatakan dalam deklarasi pemerintah sehubungan dengan konvensi dan protokol tersebut, yaitu:

- a. hak karyawan perusahaan angkutan udara atas gaji yang belum dibayar yang timbul sejak dinyatakan cedera janji menurut perjanjian pembiayaan atau sewa guna usaha atas objek pesawat udara;
- b. hak dari otoritas di Indonesia terkait dengan pajak atau tagihan lainnya yang belum dibayar yang timbul dari atau terkait dengan penggunaan objek pesawat udara, dan timbul sejak dinyatakan cedera janji menurut perjanjian pembiayaan atau sewa guna usaha atas objek pesawat udara tersebut; dan
- c. hak lainnya dari pihak yang memperbaiki objek pesawat udara yang berada dalam penguasaannya sepanjang perbaikan tersebut mempunyai nilai tambah bagi objek pesawat udara tersebut.

Pasal 82

Yang dimaksud dengan “ketentuan hukum khusus” adalah dalam hal terjadi pertentangan atau perbedaan pengaturan antara ketentuan dalam konvensi, protokol atau deklarasi dengan peraturan perundang-undangan Indonesia, ketentuan-ketentuan dari konvensi, protokol, dan deklarasi tersebut yang berlaku.

Pasal 83

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “kegiatan angkutan udara niaga berjadwal” adalah pelayanan angkutan udara niaga dalam rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur.

Yang dimaksud dengan “kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal” adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur.

Pasal 84

Cukup jelas.

Pasal 85

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah adanya kebutuhan kapasitas angkutan udara pada rute tertentu yang tidak dapat dipenuhi oleh kapasitas angkutan udara niaga berjadwal yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan angkutan udara niaga tidak berjadwal, antara lain paket wisata, MICE (*meeting, insentive travel, convention, and exhibition*), angkutan udara haji, bantuan bencana alam, kegiatan kemanusiaan, dan kegiatan yang bersifat nasional dan internasional.

Yang dimaksud dengan “bersifat sementara” adalah persetujuan yang diberikan terbatas untuk jangka waktu tertentu, paling lama 6 (enam) bulan dan hanya dapat diperpanjang untuk 1 (satu) kali pada rute yang sama.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 86 . . .

Pasal 86

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perjanjian bilateral” adalah perjanjian angkutan udara yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan 1 (satu) negara asing yang menjadi mitra perikatan (*contracting party*).

Yang dimaksud dengan “perjanjian multilateral” adalah perjanjian angkutan udara yang bersifat khusus atau umum yang dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan beberapa negara asing yang menjadi mitra perikatan dan anggota dalam perjanjian ini bersifat tetap.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “kepentingan nasional”, antara lain, kepentingan kedaulatan negara, keutuhan wilayah nasional, kepentingan ekonomi nasional, dan kelangsungan usaha badan usaha angkutan udara nasional.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 87

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perjanjian plurilateral” adalah perjanjian yang dilakukan antara satu negara dan organisasi komunitas negara atau antarorganisasi komunitas negara, yang keanggotaannya bersifat terbuka.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 88

Cukup jelas.

Pasal 89 . . .

Pasal 89

Cukup jelas.

Pasal 90

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “tanpa batasan hak angkut udara” adalah pelaksanaan hak angkut udara tidak membatasi, antara lain, tempat tujuan, frekuensi penerbangan, kapasitas angkut, penerapan tarif, dan kebebasan di udara (*freedom of the air*).

Yang dimaksud dengan “pembukaan pasar angkutan udara” adalah memberikan peluang/kesempatan kepada perusahaan angkutan udara asing untuk melayani penerbangan dari dan ke wilayah Republik Indonesia dengan pembatasan hak angkut udara.

Yang dimaksud dengan “secara bertahap” adalah dilakukan, antara lain, sesuai dengan kesiapan daya saing perusahaan angkutan udara nasional.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 91

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah keadaan tidak terpenuhi atau tidak terlayannya permintaan jasa angkutan udara oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal pada rute tertentu.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 92 . . .

Pasal 92

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “kelompok penumpang yang melakukan paket perjalanan”, antara lain, untuk keperluan haji, umroh, paket wisata, dan MICE.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “bentuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal lainnya”, antara lain, dalam satu pesawat terdiri dari berbagai kelompok dan dengan tujuan yang berbeda-beda (*split charter*), untuk orang sakit, kegiatan kemanusiaan, dan kegiatan terjun payung.

Pasal 93

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “menteri terkait” adalah menteri yang membidangi urusan luar negeri berupa *diplomatic clearance* dan menteri yang membidangi urusan pertahanan berupa *security clearance*.

Pasal 94

Cukup jelas.

Pasal 95 . . .

Pasal 95

Cukup jelas.

Pasal 96

Cukup jelas.

Pasal 97

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pelayanan standar maksimum”, antara lain, pemberian makan dan minum, makanan ringan, dan fasilitas ruang tunggu eksekutif (*lounge*) untuk kelas bisnis (*business class*) dan kelas utama (*first class*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pelayanan standar menengah”, antara lain, pemberian makanan ringan, dan fasilitas lain ruang tunggu eksekutif untuk penumpang kelas ekonomi tertentu.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pelayanan standar minimum”, antara lain, hanya ada 1 (satu) kelas pelayanan, tanpa pemberian makan dan minum, makanan ringan, fasilitas ruang tunggu eksekutif, dan dikenakan biaya untuk bagasi tercatat.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 98

Cukup jelas.

Pasal 99

Cukup jelas.

Pasal 100

Cukup jelas.

Pasal 101 . . .

Pasal 101

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “lembaga tertentu”, antara lain, adalah lembaga keagamaan, lembaga sosial, dan perkumpulan olah raga.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kegiatan keudaraan” misalnya kegiatan penyemprotan pertanian, pemadaman kebakaran, hujan buatan, pemotretan udara, survei dan pemetaan, pencarian dan pertolongan, kalibrasi, serta patroli.

Pasal 102

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “daerah tertentu” adalah daerah atau wilayah yang tidak dilayani oleh badan usaha angkutan udara niaga.

Yang dimaksud dengan “persyaratan tertentu”, antara lain, asuransi, menerbitkan tiket, melaporkan atau menyerahkan manifes kepada penyelenggara bandar udara.

Yang dimaksud dengan “bersifat sementara” adalah persetujuan yang diberikan terbatas untuk jangka waktu tertentu, paling lama 6 (enam) bulan dan hanya dapat diperpanjang untuk 1 (satu) kali pada rute yang sama.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 103

Cukup jelas.

Pasal 104 . . .

Pasal 104

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perjanjian” adalah kesepakatan antara Pemerintah dan badan usaha angkutan udara niaga nasional setelah dilakukannya proses pelelangan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kompensasi lainnya”, antara lain, memberikan subsidi tambahan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 105

Yang dimaksud dengan “dalam keadaan tertentu” adalah tidak tersedianya badan usaha angkutan udara niaga untuk melayani kegiatan angkutan udara perintis pada suatu lokasi.

Pasal 106

Cukup jelas.

Pasal 107

Cukup jelas.

Pasal 108

Cukup jelas.

Pasal 109

Cukup jelas.

Pasal 110

Cukup jelas.

Pasal 111

Cukup jelas.

Pasal 112 . . .

Pasal 112

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “evaluasi” adalah evaluasi terhadap kinerja badan usaha angkutan udara niaga.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 113

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “dipindahtangankan” adalah perubahan kepemilikan sebagian atau seluruh saham badan usaha angkutan udara niaga berupa penggabungan (*merger*) atau pengambilalihan (akuisisi).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 114

Cukup jelas.

Pasal 115

Cukup jelas.

Pasal 116

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “evaluasi” adalah evaluasi kinerja pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 117

Cukup jelas.

Pasal 118

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata” adalah pengoperasian pesawat udara, sedangkan kegiatan pendirian kantor perusahaan dan perwakilan, penyiapan sumber daya manusia, dan penyiapan administrasi lainnya yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga belum dikategorikan melakukan kegiatan angkutan udara.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g . . .

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “memiliki” adalah pesawat udara yang diperoleh dari pembelian yang dibuktikan dengan bukti kepemilikan (*bill of sale*).

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 119

Cukup jelas.

Pasal 120

Cukup jelas.

Pasal 121

Cukup jelas.

Pasal 122

Ayat (1)

Menteri dalam menetapkan jaringan dan rute penerbangan bertujuan untuk menjamin tersedianya jasa angkutan udara ke seluruh pelosok wilayah Republik Indonesia, dengan mempertimbangkan keterpaduan antarmoda angkutan dan kelangsungan hidup badan usaha angkutan udara niaga.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 123 . . .

Pasal 123

Cukup jelas.

Pasal 124

Cukup jelas.

Pasal 125

Cukup jelas.

Pasal 126

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Dalam penetapan golongan tarif angkutan udara niaga berjadwal domestik, Menteri memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, kepentingan masyarakat dan kepentingan penyelenggara angkutan udara niaga.

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “tarif jarak” adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli. Tarif jarak terdiri dari biaya pokok rata-rata ditambah dengan keuntungan wajar.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pajak” adalah pajak pertambahan nilai (PPn) yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “iuran wajib asuransi” adalah asuransi pertanggunggunaan kecelakaan penumpang yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang dana pertanggunggunaan wajib kecelakaan penumpang.

Huruf d . . .

Huruf d

Yang dimaksud dengan “biaya tuslah/tambahan (*surcharge*)” adalah biaya yang dikenakan karena terdapat biaya-biaya tambahan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara di luar perhitungan penetapan tarif jarak antara lain biaya fluktuasi harga bahan bakar (*fuel surcharge*) dan biaya yang ditanggung oleh perusahaan angkutan udara karena pada saat berangkat atau pulang penerbangan tanpa penumpang, misalnya pada saat hari raya.

Pasal 127

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi” adalah harga jasa maksimum pada suatu rute tertentu di dalam negeri atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi yang ditetapkan setelah berkoordinasi dengan asosiasi penerbangan nasional dengan mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan.

Yang dimaksud dengan “pelayanan kelas ekonomi” adalah jasa angkutan udara yang disediakan oleh badan usaha angkutan udara niaga dengan pelayanan minimal yang memenuhi aspek keselamatan dan keamanan penerbangan.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “perlindungan konsumen” adalah melindungi konsumen dari pemberlakuan tarif tinggi oleh badan usaha angkutan udara niaga dan melindungi konsumen dari informasi/iklan tarif penerbangan yang berpotensi merugikan/menyesatkan sehingga ditetapkan tarif batas atas.

Yang dimaksud dengan “perlindungan dari persaingan tidak sehat” adalah melindungi badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari penetapan tarif rendah oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal lainnya yang bertujuan untuk mengeluarkan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal pesaing dari rute yang dilayani.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “dipublikasikan” adalah dilakukan penyebarluasan tarif batas atas yang telah ditetapkan oleh Menteri, baik yang dilakukan Menteri maupun oleh badan usaha angkutan udara niaga, antara lain, melalui media cetak dan elektronika dan/atau dipasang pada setiap tempat penjualan tiket pesawat udara.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 128

Cukup jelas.

Pasal 129

Cukup jelas.

Pasal 130

Cukup jelas.

Pasal 131

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kegiatan usaha penunjang angkutan udara” adalah kegiatan yang secara langsung berhubungan dengan kegiatan angkutan udara niaga antara lain sistem reservasi melalui komputer (*computerized reservation system*), pemasaran dan penjualan tiket pesawat atau agen penjualan umum (*ticket marketing and selling*), pelayanan di darat untuk penumpang dan kargo (*ground handling*), dan penyewaan pesawat udara (*aircraft leasing*).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 132 . . .

Pasal 132

Cukup jelas.

Pasal 133

Cukup jelas.

Pasal 134

Ayat (1)

Pelayanan berupa perlakuan dan fasilitas khusus bagi penumpang yang menyandang cacat atau orang sakit dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan dengan layak.

Yang dimaksud dengan “fasilitas khusus” dapat berupa penyediaan jalan khusus di bandar udara dan sarana khusus untuk naik ke atau turun dari pesawat udara, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Yang dimaksud dengan “penyandang cacat”, antara lain, penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, dan tuna netra.

Tidak termasuk dalam pengertian “orang sakit” dalam ketentuan ini adalah orang yang menderita penyakit menular sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dapat menetapkan biaya tambahan dalam hal orang sakit membutuhkan tempat duduk tambahan selama penerbangan.

Pasal 135

Cukup jelas.

Pasal 136 . . .

Pasal 136

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “barang khusus”, antara lain, berupa hewan, ikan, tanaman, buah-buahan, sayur-mayur, daging, peralatan olahraga, dan alat musik.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 137

Cukup jelas.

Pasal 138

Cukup jelas.

Pasal 139

Cukup jelas.

Pasal 140

Ayat (1)

Ketentuan ini dimaksudkan agar badan usaha angkutan udara niaga tidak membedakan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 141 . . .

Pasal 141

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kejadian angkutan udara” adalah kejadian yang semata-mata ada hubungannya dengan pengangkutan udara.

Yang dimaksud dengan “cacat tetap” adalah kehilangan atau menyebabkan tidak berfungsinya salah satu anggota badan atau yang mempengaruhi aktivitas secara normal seperti hilangnya tangan, kaki, atau mata, termasuk dalam pengertian cacat tetap adalah cacat mental sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang usaha perasuransian.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 142

Cukup jelas.

Pasal 143

Cukup jelas.

Pasal 144

Yang dimaksud dengan “dalam pengawasan pengangkut” adalah sejak barang diterima oleh pengangkut pada saat pelaporan (*check in*) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di bandar udara tujuan.

Pasal 145

Cukup jelas.

Pasal 146 . . .

Pasal 146

Yang dimaksud dengan “faktor cuaca” adalah hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- d. keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

Sedangkan yang tidak termasuk dengan “teknis operasional” antara lain:

- a. keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;
- b. keterlambatan jasa boga (*catering*);
- c. keterlambatan penanganan di darat;
- d. menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*), pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*); dan
- e. ketidaksiapan pesawat udara.

Pasal 147

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “penerbangan lain” adalah penerbangan dengan pesawat udara lain milik pengangkut atau pengangkut lainnya.

Pasal 148

Cukup jelas.

Pasal 149

Cukup jelas.

Pasal 150 . . .

Pasal 150

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pas masuk pesawat udara” adalah tanda bukti calon penumpang telah melapor untuk berangkat dan dipergunakan sebagai tanda masuk ke pesawat udara.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “tanda pengenal bagasi” adalah tanda bukti pengambilan bagasi tercatat milik penumpang.

Pasal 151

Cukup jelas.

Pasal 152

Cukup jelas.

Pasal 153

Cukup jelas.

Pasal 154

Cukup jelas.

Pasal 155

Cukup jelas.

Pasal 156

Ayat (1)

Lembar pertama untuk pengangkut kargo, ditandatangani oleh pengirim kargo, lembar kedua untuk penerima kargo yang ditandatangani oleh pengangkut kargo dan pengirim kargo yang dikirim bersama-sama dengan barang, sedangkan lembar ketiga untuk pengirim kargo yang ditandatangani oleh pengirim kargo dan pengangkut kargo sebagai bukti penerima barang oleh pengangkut kargo.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 157 . . .

Pasal 157

Cukup jelas.

Pasal 158

Cukup jelas.

Pasal 159

Yang dimaksud dengan “harga kargo sebenarnya” adalah harga yang dinyatakan oleh pengirim kargo berdasarkan harga pasar atau harga yang ditetapkan sendiri.

Pasal 160

Cukup jelas.

Pasal 161

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “instansi terkait”, antara lain, instansi yang bertanggung jawab di bidang kehutanan, karantina hewan, dan tanaman.

Pasal 162

Cukup jelas.

Pasal 163

Cukup jelas.

Pasal 164

Cukup jelas.

Pasal 165

Cukup jelas.

Pasal 166 . . .

Pasal 166

Cukup jelas.

Pasal 167

Yang dimaksud dengan “kerugian nyata” adalah kerugian yang didasarkan pada nilai barang yang hilang atau rusak pada saat kejadian.

Pasal 168

Cukup jelas.

Pasal 169

Cukup jelas.

Pasal 170

Cukup jelas.

Pasal 171

Yang dimaksud dengan “mitra usaha” adalah pihak yang mempunyai ikatan kerja dengan perusahaan pengangkut, misalnya yang menangani pelayanan di darat untuk penumpang dan kargo.

Pasal 172

Ayat (1)

Penetapan batas ganti kerugian harus disesuaikan dengan perkembangan nilai mata uang.

Dengan pertimbangan bahwa tingkat hidup, kelangsungan hidup perusahaan, inflasi dan pendapatan per kapita serta umur rata-rata manusia, selalu mengalami perubahan, maka terhadap besaran nilai ganti kerugian hendaknya selalu di evaluasi sehingga dapat memenuhi keinginan, baik dari pengguna jasa maupun pemberi jasa.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 173 . . .

Pasal 173

Cukup jelas.

Pasal 174

Ayat (1)

Penerimaan bagasi tercatat tanpa klaim oleh penumpang merupakan bukti bahwa bagasi tercatat tersebut telah diambil dalam keadaan baik.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 175

Ayat (1)

Penerimaan kargo tanpa klaim oleh penerima kargo merupakan bukti bahwa kargo tersebut telah diambil dalam keadaan baik.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 176 . . .

Pasal 176

Gugatan dapat diajukan ke pengadilan negeri tempat pembelian tiket, pengiriman barang, domisili kantor pengangkut, kantor cabang dan domisili tergugat atau penggugat di seluruh wilayah Republik Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan untuk memberi kemudahan kepada korban.

Pasal 177

Yang dimaksud dengan “kerugian yang diderita penumpang atau pengirim” meliputi:

- a. untuk penumpang adalah meninggal dunia, luka-luka tubuh, keterlambatan, dan tidak terangkut; serta
- b. untuk bagasi tercatat dan kargo, adalah hilang, musnah, rusak, terlambat, dan tidak terangkut sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.

Pasal 178

Cukup jelas.

Pasal 179

Cukup jelas.

Pasal 180

Yang dimaksud sekurang-kurangnya dalam ketentuan ini adalah tanggung jawab ganti kerugian yang harus diberikan oleh pengangkut tidak boleh kurang dari yang ditetapkan oleh Menteri, tetapi penumpang dapat menuntut ganti kerugian lebih tinggi apabila dapat membuktikan kecelakaan yang terjadi yang disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pengangkut.

Pasal 181

Cukup jelas.

Pasal 182

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “angkutan intermoda” adalah 1 (satu) rangkaian angkutan orang dan/atau kargo yang dilakukan oleh lebih dari 1 (satu) moda angkutan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 183 . . .

Pasal 183

Yang dimaksud "pihak pengangkut lain" adalah biro/agen perjalanan atau perusahaan ekspedisi muatan pesawat udara yang bertindak sebagai pembuat kontrak pengangkutan (*contracting carrier*) dengan penumpang atau pengirim barang atau dengan seseorang yang bertindak atas nama penumpang atau pengirim barang untuk diangkut oleh perusahaan angkutan udara (*actual carrier*).

Pasal 184

Cukup jelas.

Pasal 185

Cukup jelas.

Pasal 186

Cukup jelas.

Pasal 187

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "usaha angkutan multimoda" adalah usaha angkutan dengan menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar suatu kontrak angkutan multimoda dengan menggunakan satu dokumen angkutan multimoda (DAM) dari suatu tempat barang diterima oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 188

Cukup jelas.

Pasal 189

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “tanggung jawab badan usaha angkutan multimoda bersifat terbatas” adalah tanggung jawab badan usaha angkutan multimoda terhadap kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan penyerahan adalah terbatas pada suatu jumlah yang sebanding dengan 2 (dua) setengah kali biaya angkut yang harus dibayar atas barang yang terlambat, tetapi tidak melebihi jumlah biaya angkut yang harus dibayar berdasarkan kontrak transportasi multimoda.

Keseluruhan jumlah tanggung jawab yang menjadi beban badan usaha angkutan multimoda tidak boleh melebihi batas tanggung jawab yang diakibatkan oleh kerugian total terhadap barang.

Pasal 190

Cukup jelas.

Pasal 191

Cukup jelas.

Pasal 192

Cukup jelas.

Pasal 193

Cukup jelas.

Pasal 194

Cukup jelas.

Pasal 195

Cukup jelas.

Pasal 196

Cukup jelas.

Pasal 197 . . .

Pasal 197

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan skala pelayanan primer adalah bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar atau sama dengan 5.000.000 (lima juta) orang per tahun.

Yang dimaksud dengan skala pelayanan sekunder adalah bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 1.000.000 (satu juta) dan lebih kecil dari 5.000.000 (lima juta) orang per tahun.

Yang dimaksud dengan skala pelayanan tersier adalah bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) terdekat yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 500.000 (lima ratus ribu) dan lebih kecil dari 1.000.000 (satu juta) orang per tahun.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 198

Yang dimaksud dengan “kapasitas pelayanan” adalah kemampuan bandar udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang/barang.

Pasal 199

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b . . .

Huruf b

Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah diketahui atau diukur antara lain dengan survei asal dan tujuan penumpang (*origin and destination survey*).

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 200

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “perubahan kondisi lingkungan strategis”, antara lain, bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, kebijakan nasional yang mengakibatkan perubahan batas wilayah provinsi.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 201 . . .

Pasal 201

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “titik koordinat bandar udara” adalah titik yang dinyatakan dengan koordinat geografis.

Huruf b

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “kelayakan ekonomis” adalah kelayakan yang dinilai akan memberikan keuntungan secara ekonomis bagi pengembangan wilayah, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Yang dimaksud dengan “kelayakan finansial” adalah kelayakan yang dinilai akan memberikan keuntungan bagi badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara.

Yang dimaksud dengan “kelayakan sosial” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan dampak yang ditimbulkan oleh adanya bandar udara tidak akan meresahkan masyarakat sekitar serta memberikan nilai tambah bagi masyarakat sekitar.

Yang dimaksud dengan “kelayakan pengembangan wilayah” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah provinsi dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.

Yang dimaksud . . .

Yang dimaksud dengan “kelayakan teknis pembangunan” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan faktor kesesuaian fisik dasar antara lain topografi, kondisi meteorologi dan geofisika, serta daya dukung tanah.

Yang dimaksud dengan “kelayakan pengoperasian” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan jenis pesawat, pengaruh cuaca, penghalang, penggunaan ruang udara, dukungan navigasi penerbangan, serta prosedur pendaratan dan lepas landas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “kelayakan lingkungan” yaitu suatu kelayakan yang dinilai dari besarnya dampak yang akan ditimbulkan serta kemampuan mengurangi dampak (mitigasi), pada masa konstruksi, pengoperasian, dan/atau pada tahap pengembangan selanjutnya.

Pasal 202

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas” adalah:

a. fasilitas pokok meliputi:

- 1) fasilitas keselamatan dan keamanan, antara lain Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran (PKP-PK), *salvage*, alat bantu pendaratan *visual (Airfield Lighting System)*, sistem catu daya kelistrikan, dan pagar.
- 2) fasilitas sisi udara (*airside facility*), antara lain:
 - a) landas pacu (*runway*);
 - b) *runway strip*, *Runway End Safety Area (RESA)*, *stopway*, *clearway*;
 - c) landas hubung (*taxiway*);
 - d) landas parkir (*apron*);
 - e) marka dan rambu; dan
 - f) taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca).

3) fasilitas . . .

- 3) fasilitas sisi darat (*landside facility*) antara lain:
- a) bangunan terminal penumpang;
 - b) bangunan terminal kargo;
 - c) menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*);
 - d) bangunan operasional penerbangan;
 - e) jalan masuk (*access road*);
 - f) parkir kendaraan bermotor;
 - g) depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
 - h) bangunan hanggar;
 - i) bangunan administrasi/perkantoran;
 - j) marka dan rambu; serta
 - k) fasilitas pengolahan limbah.

- b. fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang secara langsung dan tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara dan memberikan nilai tambah secara ekonomis pada penyelenggaraan bandar udara, antara lain fasilitas perbengkelan pesawat udara, fasilitas pergudangan, penginapan/hotel, toko, restoran, dan lapangan golf.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Cukup jelas.

Pasal 203

Cukup jelas.

Pasal 204

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “tempat pelaporan keberangkatan (*city check in counter*)” adalah suatu fasilitas/tempat di luar daerah lingkungan kerja bandar udara yang berfungsi untuk menyelesaikan berbagai prosedur dan persyaratan keamanan dan pelayanan sebagaimana halnya di bandar udara.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 205

Cukup jelas.

Pasal 206

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas (*approach and take-off area*)” adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau akan mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan” adalah sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “kawasan di bawah permukaan transisi” adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus pada sumbu landas pacu, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam.

Huruf d . . .

Huruf d

Yang dimaksud dengan “kawasan di bawah permukaan horizontal dalam” adalah bidang datar di atas dan di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “kawasan di bawah permukaan kerucut” adalah bidang dari suatu kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “kawasan di bawah permukaan horizontal luar” adalah bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan, antara lain, pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.

Pasal 207

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kebisingan tingkat I” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara (*Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level/WECPNL*) lebih besar atau sama dengan 70 (tujuh puluh) dan lebih kecil dari 75 (tujuh puluh lima).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “kebisingan tingkat II” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 75 (tujuh puluh lima) dan lebih kecil dari 80 (delapan puluh).

Huruf c . . .

Huruf c

Yang dimaksud dengan “kebisingan tingkat III” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 80 (delapan puluh).

Pasal 208

Cukup jelas.

Pasal 209

Cukup jelas.

Pasal 210

Yang dimaksud dengan “halangan”, antara lain, bangunan gedung, tumpukan tanah, tumpukan bahan bangunan, atau benda-benda galian, baik yang bersifat sementara maupun bersifat tetap, termasuk pepohonan dan bangunan yang sebelumnya telah didirikan.

Yang dimaksud dengan “kegiatan lain”, antara lain, kegiatan bermain layang-layang, menggembala ternak, menggunakan frekuensi radio, melintasi landasan, dan kegiatan yang menimbulkan asap.

Pasal 211 . . .

Pasal 211

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara” adalah pengaturan tata guna lahan di sekitar bandar udara.

Rencana induk nasional bandar udara dipergunakan sebagai pedoman apabila belum ada rencana induk bandar udara.

Pasal 212

Yang dimaksud dengan “aksesibilitas” adalah prasarana yang digunakan oleh pengguna jasa bandar udara dari dan ke bandar udara.

Yang dimaksud dengan “utilitas” adalah prasarana yang digunakan untuk menunjang operasi bandar udara, antara lain, listrik, air bersih, drainase, dan telekomunikasi.

Pasal 213

Cukup jelas.

Pasal 214

Yang dimaksud dengan “fungsi khusus” adalah fungsi bangunan yang dalam pembangunan dan penyelenggaraannya dapat membahayakan masyarakat sekitarnya dan mempunyai risiko bahaya tinggi.

Pasal 215

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “berkoordinasi dengan pemerintah daerah” adalah untuk mendapatkan rekomendasi dari gubernur atau bupati/walikota.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b . . .

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Rancangan teknik terinci bandar udara disesuaikan dengan rencana peruntukan bandar udara yang bersangkutan, dalam kaitan dengan kemampuannya menampung pesawat udara yang akan mendarat dan lepas landas, serta penumpang dan barang dari bandar udara tersebut.

Rancangan teknik terinci sebagai dasar pelaksanaan kegiatan pembangunan bandar udara mencakup gambar dan spesifikasi teknis bangunan, fasilitas dan prasarana termasuk struktur bangunan dan bahan, serta fasilitas elektronika, listrik, dan mekanikal sebagai penunjang keselamatan penerbangan.

Huruf e

Persyaratan mengenai kelestarian lingkungan ditunjukkan dengan adanya studi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), Kerangka Acuan Andal (KA-ANDAL), Analisis Dampak Lingkungan (ANDAL), Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL), Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL), Upaya Pengelolaan Lingkungan atau Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL), atau Dokumen Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup (DPPL) yang merupakan dokumen untuk terpenuhinya persyaratan kelestarian lingkungan.

Pasal 216

Cukup jelas.

Pasal 217

Cukup jelas.

Pasal 218

Cukup jelas.

Pasal 219 . . .

Pasal 219

Cukup jelas.

Pasal 220

Cukup jelas.

Pasal 221

Cukup jelas.

Pasal 222

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “personel bandar udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara”, antara lain:

- 1) personel fasilitas teknik bandar udara;
- 2) personel fasilitas elektronika bandar udara;
- 3) personel fasilitas listrik bandar udara;
- 4) personel fasilitas mekanikal bandar udara;
- 5) personel pengatur pergerakan pesawat udara (*apron movement control/AMC*);
- 6) personel pengelola dan pemantau lingkungan;
- 7) personel pertolongan kecelakaan penerbangan-pemadam kebakaran (PKP-PK);
- 8) personel keamanan;
- 9) personel fasilitas keamanan penerbangan; dan
- 10) personel *salvage*.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 223 . . .

Pasal 223

Cukup jelas.

Pasal 224

Cukup jelas.

Pasal 225

Cukup jelas.

Pasal 226

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "pembinaan kegiatan penerbangan" adalah termasuk pembinaan di bidang keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan serta pembinaan keamanan, ketertiban, dan kenyamanan di bandar udara.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 227

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat”, antara lain, dalam bentuk penyampaian laporan dan informasi mengenai perkembangan bandar udara kepada pemerintah daerah yang terkait dengan kepentingannya.

Pasal 228

Cukup jelas.

Pasal 229

Cukup jelas.

Pasal 230

Cukup jelas.

Pasal 231

Cukup jelas.

Pasal 232 . . .

Pasal 232

Cukup jelas.

Pasal 233

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “persyaratan administratif”, antara lain, meliputi akte pendirian perusahaan, tanda jati diri pemilik, nomor pokok wajib pajak, dan domisili.

Yang dimaksud dengan “persyaratan keuangan” adalah kemampuan finansial perusahaan untuk pembangunan dan kelangsungan kegiatan pengoperasian bandar udara.

Yang dimaksud dengan “persyaratan manajemen” adalah kemampuan personel dan organisasi pengoperasian bandar udara.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 234

Cukup jelas.

Pasal 235

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “bentuk lainnya” adalah kerja sama antara lain dalam bentuk *build operate own*, *build operate transfer*, dan *contract management*.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 236 . . .

Pasal 236

Cukup jelas.

Pasal 237

Cukup jelas.

Pasal 238

Cukup jelas.

Pasal 239

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas” adalah sarana yang memenuhi persyaratan standar bagi penyandang cacat antara lain berupa lift, toilet khusus, dan *ramp*.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 240 . . .

Pasal 240

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pengguna jasa bandar udara” adalah setiap orang yang menikmati pelayanan jasa bandar udara dan/atau mempunyai ikatan kerja dengan bandar udara.

Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah masyarakat sekitar bandar udara.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 241

Cukup jelas.

Pasal 242

Cukup jelas.

Pasal 243

Cukup jelas.

Pasal 244

Cukup jelas.

Pasal 245

Cukup jelas.

Pasal 246

Cukup jelas.

Pasal 247

Cukup jelas.

Pasal 248 . . .

Pasal 248

Cukup jelas.

Pasal 249

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu”, antara lain, untuk tujuan *medical evacuation* dan penanganan bencana.

Pasal 250

Yang dimaksud “keadaan tertentu” dapat berupa:

- a. terjadi bencana alam atau keadaan darurat lainnya sehingga mengakibatkan tidak berfungsinya bandar udara umum; dan/atau
- b. pada daerah yang bersangkutan tidak terdapat bandar udara umum dan belum ada moda transportasi yang memadai.

Yang dimaksud “bersifat sementara” adalah jangka waktu terbatas sampai di atasnya kondisi keadaan tertentu.

Pasal 251

Cukup jelas.

Pasal 252

Cukup jelas.

Pasal 253

Cukup jelas.

Pasal 254

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan”, antara lain, memiliki buku pedoman pengoperasian tempat pendaratan dan lepas landas helikopter (*heliport manual*).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 255

Cukup jelas.

Pasal 256 . . .

Pasal 256

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “beberapa” adalah bahwa penetapan bandar udara internasional dibatasi jumlahnya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “menteri terkait” adalah menteri yang membidangi urusan keimigrasian, kepabeanan, dan kekarantinaan dalam rangka penempatan unit kerja dan personel.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 257

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” untuk bandar udara digunakan sebagai pangkalan udara adalah hanya untuk pertahanan negara yang ditetapkan oleh Presiden.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” untuk pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara dapat berupa:

- a. terjadi bencana alam atau keadaan darurat lainnya sehingga mengakibatkan tidak berfungsinya bandar udara; atau
- b. pada daerah yang bersangkutan tidak terdapat bandar udara.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 258

Cukup jelas.

Pasal 259 . . .

Pasal 259

Cukup jelas.

Pasal 260

Cukup jelas.

Pasal 261

Cukup jelas.

Pasal 262

Ayat (1)

Huruf a

Pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan pada wilayah udara semata-mata berdasarkan alasan teknis operasional dan tidak terkait dengan kedaulatan atas wilayah udara Indonesia serta bersifat sementara.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Pendelegasian ruang udara oleh organisasi penerbangan sipil internasional adalah di ruang udara di atas wilayah yang bukan merupakan teritorial suatu negara atau di atas laut bebas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 263

Cukup jelas.

Pasal 264

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “bersifat tidak tetap” adalah pemberlakuan pembatasan dilaksanakan tidak terus-menerus.

Yang dimaksud dengan “tidak menyeluruh” adalah batas horizontal dan vertikal (ketinggian) dibatasi sehingga pesawat udara dapat melakukan penerbangan dengan tata cara bernavigasi yang ditetapkan pada kawasan udara tersebut.

Yang dimaksud dengan “kondisi alam”, antara lain, aktivitas gunung berapi, badai, turbulensi (*turbulence*), atau kebakaran hutan.

Pasal 265

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kaidah penerbangan” adalah jenis penerbangan yang didasarkan pada cara penerbangan, yaitu penerbangan instrumen atau kaidah penerbangan instrumen (*instrument flight rules*) dan penerbangan visual atau kaidah penerbangan visual (*visual flight rules*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pemberian separasi” adalah pemberian jarak vertikal dan horizontal.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kelas A” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. hanya digunakan untuk kaidah penerbangan instrumen;
2. diberikan separasi kepada semua pesawat udara;
3. diberikan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan;
4. tidak ada pembatasan kecepatan;
5. memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
6. persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot (*Air Traffic Control Clearance*).

Yang dimaksud dengan “kelas B” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. digunakan untuk kaidah penerbangan instrumen dan visual;
2. diberikan separasi kepada semua pesawat udara;
3. diberikan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan;
4. tidak ada pembatasan kecepatan;
5. memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
6. persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Yang dimaksud dengan “kelas C” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. untuk kaidah penerbangan instrumen:
 - a) diberikan separasi kepada:
 - 1) antarkaidah penerbangan instrumen; dan
 - 2) antara kaidah penerbangan instrumen dengan kaidah penerbangan visual.
 - b) pelayanan yang diberikan berupa:
 - 1) layanan pemanduan lalu lintas penerbangan untuk pemberian separasi dengan kaidah penerbangan instrumen; dan
 - 2) layanan informasi lalu lintas penerbangan antar kaidah penerbangan visual.
 - c) tidak ada pembatasan kecepatan;
 - d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
 - e) persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

2. untuk . . .

2. untuk kaidah penerbangan visual:
 - a) diberikan separasi antara penerbangan visual dan penerbangan instrumen;
 - b) pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan;
 - c) kecepatan dibatasi 250 knot pada ketinggian dibawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
 - d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
 - e) persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Yang dimaksud dengan “kelas D” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. untuk kaidah penerbangan instrumen:
 - a) separasi diberikan antarkaidah penerbangan instrumen;
 - b) diberikan layanan pemanduan lalu lintas penerbangan dan informasi tentang lalu lintas penerbangan visual;
 - c) kecepatan dibatasi 250 knot pada ketinggian di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
 - d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
 - e) persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.
2. untuk kaidah penerbangan visual:
 - a) tidak diberikan separasi;
 - b) diberikan informasi lalu lintas penerbangan instrumen kepada penerbangan visual dan antarpenerbangan visual;
 - c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot dibawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
 - d) memerlukan komunikasi radio dua arah;
 - e) persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Yang dimaksud dengan “kelas E” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. untuk kaidah penerbangan instrumen:
 - a) diberikan separasi antarkaidah penerbangan instrumen;
 - b) diberikan layanan pemanduan lalu lintas penerbangan sepanjang dapat dilaksanakan atau informasi lalu lintas penerbangan untuk penerbangan visual;

c) pembatasan . . .

- c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
- d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
- e) persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

2. untuk kaidah penerbangan visual:

- a) tidak diberikan separasi;
- b) diberikan informasi lalu lintas penerbangan sepanjang dapat dilaksanakan;
- c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
- d) tidak diperlukan komunikasi radio;
- e) tidak diperlukan persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Yang dimaksud dengan “kelas F” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. untuk kaidah penerbangan instrumen:

- a) diberikan separasi antarkaidah penerbangan instrumen sepanjang dapat dilaksanakan;
- b) diberikan bantuan layanan pemanduan lalu lintas penerbangan atau layanan informasi lalu lintas penerbangan;
- c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
- d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
- e) tidak diperlukan persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

2. untuk kaidah penerbangan visual:

- a) tidak diberikan separasi;
- b) diberikan layanan informasi penerbangan;
- c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
- d) tidak diperlukan komunikasi radio; dan
- e) tidak diperlukan persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Yang dimaksud . . .

Yang dimaksud dengan “kelas G” adalah ruang udara yang memiliki kriteria sebagai berikut:

1. untuk kaidah penerbangan instrumen:
 - a) tidak diberikan separasi;
 - b) diberikan layanan informasi penerbangan;
 - c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
 - d) memerlukan komunikasi radio dua arah; dan
 - e) tidak diperlukan persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.
2. untuk kaidah penerbangan visual:
 - a) tidak diberikan separasi;
 - b) diberikan layanan informasi penerbangan;
 - c) pembatasan kecepatan sebesar 250 knot di bawah 10.000 kaki di atas permukaan laut;
 - d) tidak diperlukan komunikasi radio; dan
 - e) tidak diperlukan persetujuan personel pemandu lalu lintas penerbangan kepada pilot.

Pasal 266

Cukup jelas.

Pasal 267

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “jalur udara (*airway*)” adalah suatu ruang udara yang terkontrol dalam bentuk koridor yang dilengkapi dengan peralatan radio navigasi.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "titik acuan" adalah titik yang digunakan untuk menghubungkan segmen jalur penerbangan yang telah ditetapkan nama dan koordinatnya.

Titik acuan tersebut ditetapkan di atas fasilitas navigasi atau suatu titik maya yang ditetapkan posisinya.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Pasal 268

Cukup jelas.

Pasal 269

Cukup jelas.

Pasal 270

Cukup jelas.

Pasal 271

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "tidak berorientasi kepada keuntungan" adalah lembaga penyelenggara dalam mengelola pendapatannya dimanfaatkan untuk biaya investasi, biaya operasional, dan peningkatan kualitas pelayanan.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 272

Cukup jelas.

Pasal 273

Cukup jelas.

Pasal 274

Cukup jelas.

Pasal 275

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “unit pelayanan navigasi penerbangan di bandar udara” terdiri atas pelayanan *aerodrome* oleh personel pemandu (*aerodrome control*), pelayanan komunikasi penerbangan (*aeronautical flight information services*), dan pelayanan *aerodrome* tanpa personel pemandu (*un-attended*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “unit pelayanan navigasi pendekatan” adalah unit pelayanan navigasi penerbangan pada kawasan pendekatan kedatangan (*standard arrival route*) dan keberangkatan (*standard instrument departure*).

Huruf c

Yang dimaksud dengan “unit pelayanan navigasi penerbangan jelajah” adalah unit pelayanan lalu lintas penerbangan terkendali yang diberikan kepada pesawat udara yang mendapatkan persetujuan dari personel pemandu lalu lintas penerbangan (*air traffic control clearance*), pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*), dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*).

Pasal 276

Cukup jelas.

Pasal 277

Cukup jelas.

Pasal 278

Cukup jelas.

Pasal 279 . . .

Pasal 279

Cukup jelas.

Pasal 280

Cukup jelas.

Pasal 281

Cukup jelas.

Pasal 282

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pelayanan aeronautika tetap” adalah pelayanan telekomunikasi penerbangan antarstasiun tetap (tidak bergerak).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pelayanan aeronautika bergerak” adalah telekomunikasi:

1. antara stasiun penerbangan di darat dengan stasiun penerbangan di pesawat udara;
2. antarstasiun pesawat udara;
3. radio beacon yang menunjukkan posisi darurat (*emergency*) dan marabahaya (*distress*); serta
4. penyiaran informasi penerbangan (*aeronautical broadcasting service*)

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pelayanan radio navigasi aeronautika” adalah penyampaian informasi melalui perambatan gelombang radio untuk menentukan posisi, arah, kecepatan, dan karakteristik suatu benda untuk kepentingan navigasi.

Pasal 283

Cukup jelas.

Pasal 284

Yang dimaksud dengan “tepat waktu” adalah waktu penyampaian informasi tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 285 . . .

Pasal 285

Cukup jelas.

Pasal 286

Cukup jelas.

Pasal 287

Yang dimaksud dengan “informasi cuaca”, antara lain, meliputi:

- a. angin atas (*upper winds*) dan suhu udara atas (*upper air temperature*);
- b. fenomena cuaca yang signifikan pada jalur jelajah (*forecast of significant en-route weather phenomena*);
- c. laporan meteorologi bandar udara (*aerodrome meteorological report*);
- d. prakiraan cuaca bandar udara (*aerodrome forecast*);
- e. prakiraan cuaca untuk lepas landas (*forecast for take-off*);
- f. prakiraan cuaca untuk pendaratan (*landing forecast*);
- g. informasi cuaca yang signifikan (*significant information meteorology*);
- h. informasi cuaca pada lapisan rendah (*airmet*); dan
- i. ringkasan iklim bandar udara (*aerodrome climatological summary*).

Pasal 288

Yang dimaksud dengan “unit pelayanan informasi meteorologi” adalah badan yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang meteorologi, klimatologi, dan geofisika.

Pasal 289

Cukup jelas.

Pasal 290

Dalam penetapan tata cara dan prosedur pelayanan informasi meteorologi penerbangan diatur oleh Menteri berkoordinasi dengan institusi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang meteorologi, klimatologi, dan geofisika.

Pasal 291 . . .

Pasal 291

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Dalam penetapan tata cara dan prosedur pelayanan informasi pencarian dan pertolongan diatur oleh Menteri berkoordinasi dengan badan yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan.

Pasal 292

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “personel navigasi penerbangan yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas navigasi penerbangan” meliputi:

- a. personel pelayanan lalu lintas penerbangan, yang terdiri atas:
 - 1) pemandu lalu lintas penerbangan; dan
 - 2) pemandu komunikasi penerbangan.
- b. personel teknik telekomunikasi penerbangan, yang terdiri atas:
 - 1) teknisi komunikasi penerbangan;
 - 2) teknisi radio navigasi penerbangan;
 - 3) teknisi pengamatan penerbangan; dan
 - 4) teknisi kalibrasi penerbangan.
- c. personel pelayanan informasi aeronautika; dan
- d. personel perancang prosedur penerbangan adalah personel yang bertugas antara lain:

1) merancang . . .

- 1) merancang suatu prosedur pergerakan pesawat udara untuk:
 - a) keberangkatan (*standard instrument departure*).

Prosedur pergerakan pesawat udara keberangkatan adalah jalur penerbangan tertentu dari suatu bandara, ditandai oleh fasilitas navigasi, yang merupakan panduan bagi penerbang.
 - b) kedatangan (*standard instrument arrival route*).

Prosedur pergerakan pesawat udara kedatangan adalah jalur penerbangan tertentu menuju suatu bandara, ditandai oleh fasilitas-fasilitas navigasi, yang merupakan panduan bagi penerbang.
 - c) ancangan pendaratan (*instrument approach procedure*).

Prosedur pergerakan pesawat udara ancangan pendaratan adalah rangkaian manuver yang ditetapkan bagi penerbang dalam melaksanakan prosedur ancangan pendaratan dengan hanya berpedoman pada instrumen-instrumen yang terdapat dalam cockpit serta fasilitas komunikasi dan navigasi.
 - d) terbang jelajah (*en-route*).

Prosedur pergerakan pesawat udara terbang jelajah adalah prosedur pergerakan pesawat udara yang dimulai dari fase keberangkatan sampai dengan awal fase kedatangan melalui suatu jalur penerbangan dengan batas ketinggian minimum yang ditentukan (*minimum en-route altitude*).
- 2) melakukan kajian aeronautika terhadap objek halangan yang berada dalam area operasi penerbangan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 293

Cukup jelas.

Pasal 294 . . .

Pasal 294

Cukup jelas.

Pasal 295

Cukup jelas.

Pasal 296

Cukup jelas.

Pasal 297

Cukup jelas.

Pasal 298

Cukup jelas.

Pasal 299

Cukup jelas.

Pasal 300

Cukup jelas.

Pasal 301

Cukup jelas.

Pasal 302 . . .

Pasal 302

Cukup jelas.

Pasal 303

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “penggunaan frekuensi radio di luar alokasi frekuensi radio penerbangan”, antara lain, untuk kepentingan pengamanan penerbangan, pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (*rescue and fire fighting*), penanganan darat pesawat udara (*ground handling*) dan radio link penunjang pelayanan navigasi penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 304

Cukup jelas.

Pasal 305

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “yang tidak digunakan untuk keselamatan penerbangan”, antara lain, digunakan untuk kepentingan operasional perusahaan angkutan udara.

Pasal 306

Cukup jelas.

Pasal 307

Cukup jelas.

Pasal 308 . . .

Pasal 308

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “program keselamatan penerbangan nasional” adalah seperangkat peraturan keselamatan penerbangan dan kegiatan yang terintegrasi untuk mencapai tingkat keselamatan yang diinginkan.

Pasal 309

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “sistem pelaporan keselamatan penerbangan” adalah tata cara dan prosedur pengumpulan data dan laporan yang bersifat laporan wajib, sukarela, dan/atau bersifat terbatas (*confidential mandatory/voluntary reporting systems*).

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “promosi keselamatan penerbangan (*safety promotion*)” adalah upaya memasyarakatkan keselamatan penerbangan secara berkelanjutan melalui pendidikan dan pelatihan serta sosialisasi keselamatan.

Huruf g . . .

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 310

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “target kinerja keselamatan penerbangan” adalah kinerja keselamatan penerbangan yang ingin dicapai pada periode tertentu berdasarkan perhitungan kuantitatif rasio data kecelakaan periode terkini.

Kinerja keselamatan penerbangan yang akan dicapai dan ditetapkan Pemerintah nilainya harus lebih kecil daripada rasio data kecelakaan periode terkini.

Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transpor komersial.

Penetapan target kinerja keselamatan penerbangan disusun berdasarkan pertimbangan dan masukan para pemangku kepentingan (*stake holders*).

Huruf b

Yang dimaksud dengan “indikator kinerja keselamatan penerbangan” adalah ukuran kuantitatif yang digunakan untuk mengetahui tingkat pencapaian kinerja keselamatan penerbangan.

Huruf c . . .

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pengukuran pencapaian keselamatan penerbangan” adalah kegiatan yang dilakukan secara berkala dan berkelanjutan untuk mengetahui tercapainya target kinerja keselamatan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 311

Cukup jelas.

Pasal 312

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “audit” adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis, dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “inspeksi” adalah pemeriksaan sederhana terhadap pemenuhan standar suatu produk akhir objek tertentu.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pengamatan” adalah kegiatan penelusuran yang mendalam atas bagian tertentu dari prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “pemantauan” adalah kegiatan evaluasi terhadap data, laporan, dan informasi untuk mengetahui kecenderungan kinerja keselamatan penerbangan.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 313

Cukup jelas.

Pasal 314

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “penyedia jasa penerbangan”, antara lain:

- a. badan usaha angkutan udara;
- b. badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara;
- c. penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
- d. badan usaha pemeliharaan pesawat udara;
- e. penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan; dan
- f. badan usaha rancang bangun dan pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 315

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b . . .

Huruf b

Yang dimaksud dengan “manajemen risiko keselamatan” adalah rangkaian kegiatan berkelanjutan dimulai dari identifikasi bahaya, analisis risiko, penilaian tingkat risiko, dan langkah-langkah penurunan risiko untuk mencapai tingkat risiko yang dapat diterima.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “jaminan keselamatan” adalah upaya untuk mempertahankan dan/atau meningkatkan keselamatan melalui kegiatan pengawasan dan pengukuran kinerja keselamatan, serta perbaikan sistem keselamatan secara berkelanjutan.

Huruf d

Cukup jelas.

Pasal 316

Cukup jelas.

Pasal 317

Cukup jelas.

Pasal 318

Yang dimaksud dengan “budaya keselamatan penerbangan” adalah keyakinan, pola pikir, pola sikap, dan perasaan tertentu yang mendasari dan mengarahkan tingkah laku seseorang atau organisasi untuk menciptakan keselamatan penerbangan.

Budaya keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud di atas perlu dibangun dalam bentuk budaya lapor (*reporting culture*), budaya saling mengingatkan (*informed culture*), budaya belajar (*learning culture*), dan *just culture*.

Just culture sebagaimana dimaksud di atas adalah suatu kondisi kepercayaan pada saat masyarakat didorong bahkan diberi hadiah untuk menyampaikan informasi yang berhubungan dengan keselamatan dan dipahami secara jelas batasan perilaku yang dapat diterima dan yang tidak dapat diterima.

Pasal 319 . . .

Pasal 319

Cukup jelas.

Pasal 320

Cukup jelas.

Pasal 321

Cukup jelas.

Pasal 322

Cukup jelas.

Pasal 323

Cukup jelas.

Pasal 324

Cukup jelas.

Pasal 325

Cukup jelas.

Pasal 326

Cukup jelas.

Pasal 327

Cukup jelas.

Pasal 328

Cukup jelas.

Pasal 329

Cukup jelas.

Pasal 330

Cukup jelas.

Pasal 331 . . .

Pasal 331

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “pengujian (*test*)” adalah uji coba secara tertutup atau terbuka terhadap upaya keamanan penerbangan atau tindakan keamanan penerbangan dengan simulasi percobaan untuk tindakan melawan hukum.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 332

Cukup jelas.

Pasal 333

Cukup jelas.

Pasal 334

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “personel yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan” adalah personel yang telah memiliki lisensi.

Pasal 335 . . .

Pasal 335

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “penumpang tertentu”, antara lain, orang sakit diberikan kemudahan perlakuan pemeriksaan keamanan.

Yang dimaksud dengan “kargo tertentu”, antara lain, barang-barang yang mudah rusak bila dilakukan pemeriksaan dengan X-Ray sepanjang dilengkapi dokumen yang sah.

Pasal 336

Cukup jelas.

Pasal 337

Cukup jelas.

Pasal 338

Yang dimaksud dengan “gangguan atau ancaman keamanan”, antara lain, pembajakan atau ancaman bom.

Pasal 339

Cukup jelas.

Pasal 340

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b . . .

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Pemberitahuan muatan barang berbahaya mencakup, antara lain, nama dan jenis, nomor identitas, klasifikasi, jumlah kemasan, jenis kemasan, berat per kemasan, volume perkemasan, kode darurat (*emergency*), dan penempatannya.

Pasal 341

Cukup jelas.

Pasal 342

Yang dimaksud dengan “persyaratan keamanan penerbangan” adalah dipenuhinya persyaratan di pesawat udara, antara lain:

- a. berupa tempat untuk meredam bahan peledak;
- b. menentukan daerah bagian pesawat udara yang bisa menerima ledakan dengan tidak membahayakan kegiatan penerbangan; dan
- c. pintu ruang kemudi pesawat udara (*cockpit door*) yang terbuat dari material yang tahan peluru dan dengan sistem pembuka rahasia dari kabin pesawat udara.

Kategori transpor yang dipersyaratkan dalam ketentuan ini adalah pesawat udara yang beratnya saat lepas landas (*MTOW*) 45.500 kg keatas atau yang berkapasitas tempat duduk lebih dari 60 tempat duduk.

Pasal 343

Cukup jelas.

Pasal 344

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c . . .

Huruf c

Yang dimaksud dengan “fasilitas aeronautika”, antara lain, radar dan menara pengatur lalu lintas penerbangan.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Pasal 345

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Program penanggulangan keadaan darurat (*contingency plan*) merupakan bagian dari program pengamanan bandar udara.

Pasal 346

Cukup jelas.

Pasal 347

Cukup jelas.

Pasal 348

Fasilitas keamanan penerbangan, antara lain, berupa peralatan:

- a. pendeteksi bahan peledak;
- b. pendeteksi bahan organik dan non-organik;
- c. pendeteksi metal;
- d. pendeteksi bahan nuklir, biologi, kimia, dan radioaktif;
- e. pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di darat;
- f. penunda upaya kejahatan dan pembatas daerah keamanan terbatas; serta
- g. komunikasi keamanan penerbangan.

Pasal 349 . . .

Pasal 349

Cukup jelas.

Pasal 350

Cukup jelas.

Pasal 351

Cukup jelas.

Pasal 352

Cukup jelas.

Pasal 353

Cukup jelas.

Pasal 354

Cukup jelas.

Pasal 355

Cukup jelas.

Pasal 356

Cukup jelas.

Pasal 357

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

- a. kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan; dan/atau
- b. korban jiwa atau luka serius.

Yang dimaksud dengan “kejadian serius” adalah suatu kondisi pengoperasian pesawat udara hampir terjadinya kecelakaan.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 358

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “pesawat tertentu” adalah pesawat udara yang dikategorikan berdasarkan berat.

Yang dimaksud dengan “pihak terkait”, antara lain, organisasi penerbangan sipil internasional.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “tanggapan” adalah pendapat dari pihak terkait terhadap rancangan laporan akhir investigasi. Tanggapan yang dapat diterima dijadikan bagian dari laporan akhir, sedangkan tanggapan yang tidak dapat diterima dijadikan lampiran dari laporan akhir.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 359

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “informasi rahasia (*non disclosure of records*)”, antara lain:

- a. pernyataan dari orang-orang yang diperoleh dalam proses investigasi;
- b. rekaman atau transkrip komunikasi antara orang-orang yang terlibat di dalam pengoperasian pesawat udara;
- c. informasi mengenai kesehatan atau informasi pribadi dari orang-orang terlibat dalam kecelakaan atau kejadian;
- d. rekaman suara di ruang kemudi (*cockpit voice recorder*) dan catatan kata demi kata (transkrip) dari rekaman suara tersebut;
- e. rekaman dan transkrip dari pembicaraan petugas pelayanan lalu lintas penerbangan (*air traffic services*); dan
- f. pendapat yang disampaikan dalam analisis informasi termasuk rekaman informasi penerbangan (*flight data recorder*).

Pasal 360

Cukup jelas.

Pasal 361

Cukup jelas.

Pasal 362

Cukup jelas.

Pasal 363

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pejabat yang berwenang di lokasi kecelakaan pesawat udara”, antara lain, aparat keamanan setempat.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 364 . . .

Pasal 364

Yang dimaksud dengan “penyelidikan lanjutan” adalah suatu proses untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi personel penerbangan atas tindakan, keputusan atau pengabaian yang dilakukan berdasarkan hasil pelatihan dan pengalamannya (*actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training*) serta penentuan dari sisi profesi perilaku mana yang dapat diterima atau yang tidak dapat ditoleransi (*the role of domain expertise be in judging whether is acceptable or unacceptable*).

Pasal 365

Cukup jelas.

Pasal 366

Cukup jelas.

Pasal 367

Cukup jelas.

Pasal 368

Cukup jelas.

Pasal 369

Cukup jelas.

Pasal 370

Cukup jelas.

Pasal 371

Cukup jelas.

Pasal 372

Cukup jelas.

Pasal 373

Cukup jelas.

Pasal 374 . . .

Pasal 374

Cukup jelas.

Pasal 375

Cukup jelas.

Pasal 376

Cukup jelas.

Pasal 377

Cukup jelas.

Pasal 378

Cukup jelas.

Pasal 379

Cukup jelas.

Pasal 380

Cukup jelas.

Pasal 381

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4) . . .

Ayat (4)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “perluasan kesempatan kerja” adalah kegiatan yang dilaksanakan guna perluasan kesempatan kerja di bidang penerbangan untuk pemenuhan kebutuhan pasar tenaga kerja di tingkat nasional dan internasional.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 382

Cukup jelas.

Pasal 383

Cukup jelas.

Pasal 384

Cukup jelas.

Pasal 385

Cukup jelas.

Pasal 386

Cukup jelas.

Pasal 387 . . .

Pasal 387

Cukup jelas.

Pasal 388

Yang dimaksud dengan “penyelenggara pendidikan dan pelatihan” adalah lembaga yang mendapatkan akreditasi dari lembaga sertifikasi profesi atau disahkan oleh Menteri.

Pasal 389

Cukup jelas.

Pasal 390

Cukup jelas.

Pasal 391

Cukup jelas.

Pasal 392

Cukup jelas.

Pasal 393

Cukup jelas.

Pasal 394

Cukup jelas.

Pasal 395

Cukup jelas.

Pasal 396

Cukup jelas.

Pasal 397

Cukup jelas.

Pasal 398 . . .

Pasal 398

Cukup jelas.

Pasal 399

Cukup jelas.

Pasal 400

Cukup jelas.

Pasal 401

Cukup jelas.

Pasal 402

Cukup jelas.

Pasal 403

Cukup jelas.

Pasal 404

Cukup jelas.

Pasal 405

Cukup jelas.

Pasal 406

Cukup jelas.

Pasal 407

Cukup jelas.

Pasal 408

Cukup jelas.

Pasal 409 . . .

Pasal 409

Cukup jelas.

Pasal 410

Cukup jelas.

Pasal 411

Cukup jelas.

Pasal 412

Cukup jelas.

Pasal 413

Cukup jelas.

Pasal 414

Cukup jelas.

Pasal 415

Cukup jelas.

Pasal 416

Cukup jelas.

Pasal 417

Cukup jelas.

Pasal 418

Cukup jelas.

Pasal 419

Cukup jelas.

Pasal 420

Cukup jelas.

Pasal 421 . . .

Pasal 421

Cukup jelas.

Pasal 422

Cukup jelas.

Pasal 423

Cukup jelas.

Pasal 424

Cukup jelas.

Pasal 425

Cukup jelas.

Pasal 426

Cukup jelas.

Pasal 427

Cukup jelas.

Pasal 428

Cukup jelas.

Pasal 429

Cukup jelas.

Pasal 430

Cukup jelas.

Pasal 431

Cukup jelas.

Pasal 432 . . .

Pasal 432

Cukup jelas.

Pasal 433

Cukup jelas.

Pasal 434

Cukup jelas.

Pasal 435

Cukup jelas.

Pasal 436

Cukup jelas.

Pasal 437

Cukup jelas.

Pasal 438

Cukup jelas.

Pasal 439

Cukup jelas.

Pasal 440

Cukup jelas.

Pasal 441

Cukup jelas.

Pasal 442

Cukup jelas.

Pasal 443

Cukup jelas.

Pasal 444 . . .

Pasal 444

Cukup jelas.

Pasal 445

Cukup jelas.

Pasal 446

Cukup jelas.

Pasal 447

Cukup jelas.

Pasal 448

Cukup jelas.

Pasal 449

Cukup jelas.

Pasal 450

Cukup jelas.

Pasal 451

Cukup jelas.

Pasal 452

Cukup jelas.

Pasal 453

Cukup jelas.

Pasal 454

Cukup jelas.

Pasal 455 . . .

Pasal 455

Cukup jelas.

Pasal 456

Cukup jelas.

Pasal 457

Cukup jelas.

Pasal 458

Cukup jelas.

Pasal 459

Cukup jelas.

Pasal 460

Cukup jelas.

Pasal 461

Cukup jelas.

Pasal 462

Cukup jelas.

Pasal 463

Cukup jelas.

Pasal 464

Cukup jelas.

Pasal 465

Cukup jelas.

Pasal 466

Cukup jelas.