

RANCANGAN
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR TAHUN
TENTANG
PENERBANGAN
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945;
- b. bahwa penerbangan adalah salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional untuk peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur penerbangan yang ada pada saat ini perlu disesuaikan dengan perkembangan globalisasi, otonomi daerah, persaingan usaha, perlindungan konsumen, ilmu pengetahuan dan teknologi serta harmonisasi dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku secara Internasional;
- d. bahwa untuk lebih meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan penerbangan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasilguna dan berdayaguna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai penerbangan dalam Undang Undang;
- Mengingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang Undang Dasar 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 segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait;
2. Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia;
3. Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara kecuali reaksi udara terhadap permukaan bumi;
4. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri;
5. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, dapat terbang dengan sayap berputar, dan bergerak dengan tenaga sendiri;
6. Pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia;
7. Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Tentara Nasional Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
8. Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara;
9. Pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara sipil yang didaftarkan dan/atau mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan bukan Indonesia;
10. Pesawat udara militer adalah pesawat udara negara yang dipergunakan dalam dinas Tentara Nasional Indonesia;

11. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi;
12. Pangkalan udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dalam wilayah Republik Indonesia yang dipergunakan untuk kegiatan penerbangan Tentara Nasional Indonesia;
13. Navigasi penerbangan adalah setiap kegiatan pemanduan terhadap pesawat udara selama beroperasi yang dilengkapi dengan fasilitas navigasi penerbangan;
14. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara;
15. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran;
16. Kelaikan udara adalah terpenuhinya persyaratan minimum kondisi pesawat udara dan/atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan;
17. Badan Hukum Indonesia adalah badan usaha yang dimiliki oleh negara dan/atau daerah dan/atau swasta dan/atau koperasi;
18. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
19. Pemerintah Propinsi adalah penyelenggara urusan pemerintahan oleh Pemerintah Propinsi dan DPRD Propinsi menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam system dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Dasar 1945;
20. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang penerbangan;
21. Gubernur adalah Kepala Daerah Propinsi sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan mengenai Otonomi Daerah;
22. Bupati adalah Kepala Daerah Kabupaten sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan mengenai Otonomi Daerah;
23. Walikota adalah Kepala Daerah Kota sebagaimana dimaksud dalam peraturan perundang-undangan mengenai Otonomi Daerah.

Pasal 2

- (1) Ketentuan dalam undang-undang ini hanya berlaku untuk Penerbangan Sipil, kecuali ketentuan tentang Pelayanan Navigasi Penerbangan yang berlaku juga untuk pesawat udara Negara.
- (2) Ketentuan tentang pesawat udara Negara yang belum diatur dalam undang-undang ini, akan diatur dalam undang-undang tersendiri.

BAB II

ASAS DAN TUJUAN

Pasal 3

Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, kemandirian, anti monopoli dan keterbukaan, **serta berkelanjutan**.

Pasal 4

Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan harga yang wajar, mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan, pertahanan dan keamanan negara serta mempererat hubungan antar bangsa.

BAB III

KEDAULATAN ATAS WILAYAH UDARA

Pasal 5

Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia.

Pasal 6

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan Negara, ekonomi nasional dan penerbangan.

Pasal 7

- (1) Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan, keselamatan penerbangan, serta lingkungan hidup.

- (2) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang dan terhadap pesawat udara yang melanggar larangan dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia.
- (3) Ketentuan mengenai penetapan kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya serta tindakan pemaksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IV

PEMBINAAN

Pasal 8

- (1) Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan penerbangan diarahkan untuk mewujudkan tersedianya sarana dan prasarana penerbangan yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan yang didukung industri pesawat udara nasional, tersedianya sumber daya manusia yang profesional, tercapainya tingkat keandalan penerbangan dalam keseluruhan moda transportasi dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat.
- (3) Pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V

PESAWAT UDARA

Pasal 9

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

Pasal 10

- (1) Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara sipil yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :
 - a. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
 - b. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya;
 - c. dimiliki oleh instansi Pemerintah atau Pemerintah Daerah;

- d. dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan Pemerintah;
 - e. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia untuk kegiatan penyimpanan dan atau perdagangan pesawat udara;
- (2) Untuk memperoleh tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara;
 - (3) Ketentuan mengenai tata cara pendaftaran pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 11

- (1) Selain tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, pesawat terbang dan helikopter yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda kebangsaan.
- (2) Tanda kebangsaan Indonesia hanya diberikan kepada pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.
- (3) Pesawat terbang dan helikopter yang telah memiliki tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib dilengkapi dengan bendera Negara Republik Indonesia.
- (4) Pesawat udara selain pesawat terbang dan helikopter dapat dibebaskan dari kewajiban memiliki tanda kebangsaan.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara untuk memperoleh tanda kebangsaan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan pesawat udara yang dapat dibebaskan dari kewajiban memiliki tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 12

Setiap orang atau badan hukum dilarang memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga mengaburkan identitas pendaftaran, kebangsaan dan bendera, atau menyerupai pesawat udara negara.

Pasal 13

- (1) Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek.
- (2) Pembebanan hipotek pada pesawat terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didaftarkan.
- (3) Ketentuan pendaftaran hipotik pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 14

- (1) Pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Republik Indonesia hanya pesawat udara Indonesia, kecuali dalam keadaan tertentu pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Pemerintah.
- (2) Pesawat udara sipil asing dapat dioperasikan oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk penerbangan ke dan dari luar negeri setelah adanya perjanjian antar negara;
- (3) Pesawat udara sipil asing yang akan dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) wajib memenuhi persyaratan kelaikan udara;
- (4) Ketentuan penggunaan pesawat udara yang dapat dioperasikan di dalam wilayah RI dan tata cara penggunaan pesawat udara sipil asing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 15

- (1) Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia, hanya dapat mendarat di atau lepas landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku dalam keadaan darurat.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 16

- (1) Setiap pesawat udara sipil Indonesia yang dioperasikan wajib memiliki sertifikat kelaikan udara.
- (2) Sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Pemerintah setelah lulus dari pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Tata cara untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara serta ketentuan mengenai pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 17

- (1) Sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 dibedakan dalam 2 (dua) jenis :
 - a. Sertifikat kelaikan udara standar;
 - b. Sertifikat kelaikan udara khusus.
- (2) Sertifikat kelaikan udara standar meliputi sertifikat kelaikan udara standar pertama dan sertifikat kelaikan standar lanjutan yang dapat diberikan untuk pesawat terbang kategori transport, normal, utility, akrobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transport serta kapal udara dan balon berpenumpang.

- (3) Sertifikat kelaikan udara khusus dapat diberikan kepada pesawat udara untuk penggunaan secara terbatas (*restricted*) sementara (*provisional*), percobaan (*experimental*), dan untuk kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.

Pasal 18

- (1) Untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar pertama harus memenuhi persyaratan :
 - a. telah terdaftar sebagai pesawat udara sipil Indonesia;
 - b. pesawat diproduksi dan telah dilakukan uji terbang produksi dan sesuai dengan kategori sertifikat tipe pesawat udara tersebut;
 - c. telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe atau sertifikat tipe validasi atau sertifikat tambahan validasi Indonesia bagi pesawat udara impor;
 - d. memenuhi persyaratan kebisingan dan emisi gas buang yang berlaku.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara standar lanjutan harus memenuhi persyaratan :
 - a. memiliki sertifikat pendaftaran pesawat udara yang masih berlaku ;
 - b. pesawat udara telah dirawat sesuai dengan sistem perawatan yang telah disetujui oleh Pemerintah;
 - c. telah diperiksa dan diuji bagi pesawat udara baru atau pesawat udara yang telah mengalami perubahan/kerusakan yang dapat mempengaruhi performansi, kekuatan stuktur, keandalan dan karakteristik terbang;
 - d. telah memenuhi persyaratan kelaikan udara yang berlaku.

Pasal 19

Setiap orang atau badan hukum dilarang ***mengoperasikan*** pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, pihak ketiga atau ketertiban umum.

Pasal 20

- (1) Badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga wajib memiliki sertifikat operator pesawat udara.
- (2) Perorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga wajib memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara.
- (3) Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan:
 - a. memiliki izin usaha angkutan udara niaga;

- b. memiliki dan/atau menguasai pesawat udara sesuai dengan studi kelayakan atau rencana pengopersian dan salah satunya wajib dimiliki;
 - c. memiliki dan/atau menguasai fasilitas untuk kepentingan pengoperasian dan perawatan pesawat udara;
 - d. memiliki dan/atau menguasai personil pesawat udara yang memenuhi persyaratan;
 - e. memiliki organisasi yang mengatur pengoperasian pesawat udara;
 - f. memiliki buku petunjuk spesifikasi perawatan dan pengoperasian pesawat udara;
 - g. memiliki program pendidikan dan pelatihan personil pesawat udara.
 - h. mempertahankan kinerja pengoperasian dan teknik secara terus menerus.
- (4) Untuk mendapatkan sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memenuhi persyaratan:
- a. memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;
 - b. memiliki dan/atau menguasai pesawat udara sesuai dengan rencana pengoperasian;
 - c. memiliki dan/atau menguasai personil pesawat udara;
 - d. memiliki spesifikasi pengoperasian dan perawatan pesawat udara;
 - e. mempertahankan kinerja operasi dan teknik secara terus menerus.
- (5) Tata cara untuk memperoleh sertifikat operator pesawat udara atau sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 21

- (1) Setiap orang atau badan hukum dilarang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan perekaman dari udara kecuali atas izin Pemerintah.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 22

- (1) Setiap personil pesawat udara wajib memiliki sertifikat kecakapan.
- (2) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 23

- (1) Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Jenis dan bentuk tindakan yang dapat diambil untuk keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 24

- (1) Setiap orang dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan atau melanggar tata tertib dan disiplin dalam penerbangan atau mengganggu barang yang terdapat di dalam pesawat udara.
- (2) Perbuatan-perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 25

- (1) Setiap fasilitas kegiatan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan dan penyimpanan pesawat udara termasuk komponen-komponen, dan suku cadangnya wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Kegiatan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan dan penyimpanan pesawat udara termasuk komponen-komponen, dan suku cadangnya dapat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum Indonesia atau perorangan setelah mendapat izin.
- (3) Persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana pada ayat (1), tata cara dan persyaratan untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 26

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan :
 - a. pesawat udara yang dioperasikan;
 - b. personil pesawat udara;
 - c. tanggung jawab kerugian terhadap Pihak Kedua;
 - d. tanggung jawab kerugian terhadap Pihak Ketiga;
 - e. kegiatan investigasi insiden dan accident pesawat udara.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 27

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup dengan memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan dan emisi gas buang.
- (2) Standar mengenai tingkat kebisingan pesawat udara dan emisi gas buang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI

ANGKUTAN UDARA

Pasal 28

- (1) Pesawat udara sipil dapat digunakan untuk kegiatan angkutan udara niaga, kegiatan angkutan udara bukan niaga.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 29

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga hanya dapat diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin.
- (2) Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah daerah atau badan hukum Indonesia, lembaga tertentu atau perorangan warga negara Indonesia yang telah mendapat izin.
- (3) Untuk menunjang kegiatan angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat diusahakan kegiatan penunjang angkutan udara;
- (4) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 30

- (1) Kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat diusahakan oleh perusahaan angkutan udara nasional.
- (2) Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri dapat diusahakan oleh perusahaan angkutan udara niaga nasional dan perusahaan angkutan udara asing berdasarkan perjanjian angkutan udara antar negara.
- (3) Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri dapat diusahakan oleh perusahaan angkutan udara niaga nasional dan perusahaan angkutan udara asing berdasarkan izin Pemerintah.

- (4) Ketentuan mengenai angkutan udara dalam negeri dan luar negeri, perjanjian angkutan udara antar negara serta izin Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 31

- (1) Pemerintah menetapkan jaringan dan rute penerbangan dalam negeri untuk angkutan udara niaga berjadwal.
- (2) Pemerintah menetapkan jaringan dan rute penerbangan internasional berdasarkan perjanjian angkutan udara antar negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (2).
- (3) Ketentuan mengenai jaringan dan rute penerbangan dalam negeri dan internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 32

- (1) Perusahaan angkutan udara asing dilarang melakukan angkutan udara niaga di dalam negeri.
- (2) Angkutan Udara dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia oleh perusahaan angkutan udara asing hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (2) atau izin dari Pemerintah.
- (3) Penerbangan dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia oleh pesawat udara negara asing hanya dapat dilakukan berdasarkan izin khusus Pemerintah.
- (4) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 33

- (1) Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menyelenggarakan angkutan udara perintis untuk melayani jaringan dan rute penerbangan yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan pedalaman atau yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain.
- (2) Penyelenggaraan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 34

Struktur, golongan dan mekanisme penetapan tarif angkutan udara niaga, akan ditetapkan lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 35

Tarif angkutan udara perintis ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.

Pasal 36

- (1) Dalam keadaan tertentu pesawat udara negara dapat dipergunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 37

- (1) Usaha angkutan multimoda hanya dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin;
- (2) Ketentuan lebih lanjut usaha angkutan multimoda, persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VII

BANDAR UDARA

Pasal 38

- (1) Pemerintah menetapkan bagian wilayah daratan dan atau perairan Republik Indonesia untuk dipergunakan sebagai bandar udara.
- (2) Pembangunan dan pengoperasian bandar udara, termasuk penggunaan kawasan di sekeliling bandar udara wajib memperhatikan ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan, kelestarian lingkungan dan keterpaduan inter dan antar moda.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 39

- (1) Pengusahaan bandar udara umum dilakukan oleh Badan Usaha Bandar Udara.
- (2) Bandar udara umum yang tidak diusahakan oleh Badan Usaha Bandar Udara diselenggarakan oleh Pemerintah atau Pemerintah Propinsi atau Pemerintah Kabupaten/Kota.
- (3) Ketentuan pengusahaan bandar udara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 40

- (1) Dalam rangka menunjang kegiatan tertentu Pemerintah atau Pemerintah Daerah atau Badan Hukum Indonesia dapat **menyelenggarakan** bandar udara khusus setelah mendapat izin.

- (2) Izin penyelenggaraan bandar udara khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Pemerintah untuk bandar udara khusus yang melayani pesawat udara dengan kapasitas 30 tempat duduk atau lebih dan kurang dari 30 tempat duduk oleh Pemerintah Kabupaten/Kota.
- (3) Dalam keadaan tertentu bandar udara khusus dapat digunakan untuk umum setelah mendapat izin dari Pemerintah.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 41

- (1) Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan serta angkutan udara Pemerintah menetapkan bandar udara internasional.
- (2) Ketentuan bandar udara internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 42

- (1) Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memiliki sertifikat operasi bandar udara.
- (2) Untuk mendapatkan sertifikat operasi bandar udara dan registrasi Bandar udara harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan dibidang :
 - a. organisasi;
 - b. fasilitas dan peralatan;
 - c. personil;
 - d. tersedianya prosedur operasi;
 - e. tersedianya prosedur perawatan;
 - f. mempertahankan kinerja operasi dan teknik secara terus menerus.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat operasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 43

- (1) Setiap personil pengoperasian bandar udara wajib memiliki sertifikat kecakapan.
- (2) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan.

- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 44

- (1) Setiap fasilitas bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 45

- (1) Setiap orang atau badan hukum dilarang berada di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan-kegiatan lain di dalam maupun di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Pencegahan dan penanggulangan tindakan yang dapat menimbulkan gangguan terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan di sekitar bandar udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 46

- (1) Pengusaha atau penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Pihak Kedua dan Pihak Ketiga yang diakibatkan pengoperasian bandar udara.
- (2) Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan.
- (3) Asuransi tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 47

- (1) Setiap orang, kendaraan, kargo dan pos yang masuk ke wilayah bandar udara wajib dilakukan pemeriksaan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 48

- (1) Struktur dan golongan tarif jasa bandar udara ditetapkan oleh Pemerintah.
- (2) Tarif jasa bandar udara ditetapkan oleh pengusaha atau penyelenggara bandar udara.
- (3) Ketentuan lebih lanjut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 49

- (1) Setiap bandar udara wajib memenuhi persyaratan batas tingkat kebisingan dan pencemaran di bandar udara dan sekitarnya untuk mencegah terganggunya kelestarian lingkungan hidup.
- (2) Pengusaha atau penyelenggara bandar udara dapat membatasi atau menolak pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan tingkat kebisingan dan pencemaran di bandar udara melebihi ambang batas yang telah ditetapkan.
- (3) Standar mengenai ambang batas tingkat kebisingan dan pencemaran di bandar udara dan sekitarnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VIII

NAVIGASI PENERBANGAN

Pasal 50

- (1) Pemerintah menetapkan bagian ruang udara yang dikuasai untuk digunakan sebagai kegiatan operasi penerbangan dalam bentuk tatanan ruang udara nasional;
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 51

- (1) Dalam rangka keselamatan penerbangan, pesawat udara yang terbang di ruang udara yang dikuasai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50, wajib diberikan pelayanan navigasi penerbangan.
- (2) Pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Pemerintah.
- (3) Persyaratan, tata cara pemberian pelayanan dan pelaksanaan pelayanan navigasi penerbangan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 52

- (1) Penyelenggara navigasi penerbangan bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan.
- (2) Tanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib diasuransikan.
- (3) Tanggung jawab penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 53

- (1) Pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan dapat dikenakan biaya.
- (2) Biaya pelayanan navigasi penerbangan ditetapkan dengan memperhatikan tingkat pelayanan navigasi penerbangan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 54

- (1) Setiap personil pelayanan navigasi penerbangan wajib memiliki sertifikat kecakapan.
- (2) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan.
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 55

- (1) Setiap fasilitas navigasi penerbangan yang dioperasikan wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- (2) Persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 56

- (1) Pemerintah mengatur penggunaan dan penetapan frekuensi radio penerbangan;
- (2) Penggunaan frekuensi radio penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dikenakan biaya;
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 57

- (1) Setiap orang atau badan hukum dilarang :
 - a. menggunakan frekuensi radio penerbangan untuk kepentingan lain selain penerbangan;
 - b. mengganggu frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan;
 - c. melakukan kegiatan atau mendirikan bangunan di jalur penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 58

- (1) Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan berwenang mengalihkan jalur penerbangan suatu pesawat terbang, helikopter atau pesawat udara sipil jenis tertentu, yang tidak memenuhi persyaratan navigasi penerbangan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IX

PENCARIAN DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN SERTA INVESTIGASI
SEBAB-SEBAB KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Pasal 59

Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib melakukan pencarian dan pertolongan terhadap setiap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia.

Pasal 60

- (1) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan pesawat udara.
- (2) Pengaturan mengenai pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 61

- (1) Pemerintah melakukan investigasi mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.
- (2) Investigasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh suatu badan independen.
- (3) Badan independen sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dapat mengumumkan hasil investigasi.
- (4) Ketentuan mengenai investigasi dan badan independen sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2) dan ayat (3), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 62

Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan tindakan investigasi terhadap penyebab kecelakaan tersebut.

Pasal 63

Dalam hal pesawat udara asing mengalami kecelakaan di wilayah Republik Indonesia, wakil Pemerintah tempat pesawat udara didaftarkan, wakil perusahaan angkutan udara yang bersangkutan, dan wakil pabrik pesawat udara yang bersangkutan serta para ahli di bidang investigasi pesawat udara dapat diikutsertakan dalam investigasi sebagai peninjau.

BAB X

PENYIDIKAN

Pasal 64

- (1) Selain pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggungjawabnya di bidang penerbangan, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang penerbangan.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang untuk :
 - a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
 - b. memanggil dan memeriksa saksi dan atau tersangka;
 - c. melakukan penggeledahan, penyegelan dan atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
 - d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
 - e. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
 - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
 - g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 65

Penyidikan terhadap pelanggaran kawasan udara terlarang, terbatas dan berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, yang dilakukan oleh pesawat udara sipil, penyelesaian hukumnya dilakukan sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

BAB XI

KETENTUAN PIDANA

Pasal 66

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara melalui kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 288.000.000,- (dua ratus delapan puluh delapan juta rupiah).

Pasal 67

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 68

Barang siapa mengoperasikan pesawat terbang dan/atau helikopter yang tidak mempunyai tanda kebangsaan dan bendera sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah)

Pasal 69

Barang siapa memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga menyerupai pesawat udara negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 70

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara asing dari, ke atau melalui wilayah Republik Indonesia dengan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah)

Pasal 71

Barang siapa melakukan pendaratan atau tinggal landas dengan menggunakan pesawat udara tidak di atau dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama

1(satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 72

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 73

Barang siapa menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan pos, dan atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 240.000.000,- (dua ratus empat puluh juta rupiah).

Pasal 74

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara atau sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 75

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 76

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 77

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 78

Barang siapa mengoperasikan fasilitas yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 79

Barang siapa tidak mengasuransikan personil penerbangan yang dipekerjakannya sebagaimana diatur dalam Pasal 26 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 80

Barang siapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi persyaratan kelestarian lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 81

Barang siapa melakukan kegiatan angkutan udara niaga atau bukan niaga tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 Ayat (1) dan Ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 82

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 240.000.000,- (dua ratus empat puluh juta rupiah)

Pasal 83

Barang siapa membangun dan/atau mengoperasikan bandar udara khusus tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 84

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 85

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 86

Barang siapa mengoperasikan fasilitas bandar udara yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 87

Barang siapa tanpa hak berada di tempat-tempat tertentu di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan lain di dalam atau di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 45 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 88

Barang siapa tidak mengasuransikan tanggung jawab kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 46 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 89

Barang siapa mengoperasikan bandar udara yang tidak memenuhi persyaratan kelestarian lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 90

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 91

Barang siapa mengoperasikan fasilitas navigasi penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 92

Barang siapa tanpa hak berada atau melakukan kegiatan atau mendirikan bangunan pada jalur penerbangan yang dapat membahayakan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 93

Barang siapa tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (1) walaupun telah diberitahukan secara patut oleh pejabat yang berwenang, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 144.000.000,- (seratus empat puluh empat juta rupiah).

Pasal 94

- (1) Barang siapa tanpa hak merusak atau menghilangkan bukti-bukti atau mengubah letak pesawat udara, atau mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).
- (2) Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan tujuan untuk menghilangkan bukti-bukti mengenai penyebab kecelakaan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 240.000.000,- (dua ratus empat puluh juta rupiah).

Pasal 95

- (1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68, Pasal 72, Pasal 75, Pasal 77, dan Pasal 96 ayat (2) adalah kejahatan.
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71, Pasal 73, Pasal 74, Pasal 76, Pasal 78, Pasal 79, Pasal 80, Pasal 81, Pasal 82, Pasal 83, Pasal 84, Pasal 85, Pasal 86, Pasal 87, Pasal 88, Pasal 89, Pasal 90, Pasal 91, Pasal 92, Pasal 93, Pasal 94, Pasal 95, dan Pasal 96, adalah pelanggaran.

BAB XII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 96

Dengan berlakunya Undang Undang ini maka semua peraturan pelaksana Undang Undang ini, maka Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

BAB XIII

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 97

Ketentuan mengenai ketenagakerjaan di bidang penerbangan dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan di bidang Ketenagakerjaan.

BAB XIV

PENUTUP

Pasal 98

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

Pasal 99

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Disahkan di Jakarta

Pada tanggal

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Dr. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta

Pada tanggal,

MENTERI HUKUM DAN HAM

Dr. HAMID AWALUDDIN

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN NOMOR

PENJELASAN
ATAS
RANCANGAN UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR TAHUN
TENTANG
PENERBANGAN

U M U M

Bahwa berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa negara Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, oleh karena itu mempunyai posisi dan peranan yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan, mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta mempererat hubungan antar bangsa.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri.

Kecuali itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peran transportasi tersebut, maka penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan berdayaguna dengan harga yang wajar.

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri.

Pengembangan penerbangan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari

prasarana dan sarana penerbangan, peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, berhasil guna serta dapat diterapkan.

Mengingat penting dan strategisnya peranan penerbangan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka penerbangan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. ***Pembinaan penerbangan tersebut juga dapat digunakan untuk mendukung pertahanan dan keamanan nasional.***

Penyelenggaraan penerbangan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanannya kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besar kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor, dan antar unsur terkait serta pertahanan dan keamanan negara, sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang andal dan terpadu.

Keseluruhan hal tersebut perlu dicerminkan dalam satu Undang Undang yang utuh. Dalam Undang Undang ini juga 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, pembebanan jaminan hutang terhadap pesawat terbang dan helikopter 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 Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan perlu diganti dengan Undang Undang ini, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan globalisasi, otonomi daerah, persaingan usaha, perlindungan konsumen, ilmu pengetahuan dan teknologi dan belum tertata dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan. Undang-undang ini juga memberi perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

Mengingat Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organization, disingkat ICAO), Konvensi Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasional serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang perlu ditaati dengan memperhatikan kepentingan nasional.

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

Pasal 1

Angka 1

Cukup jelas

Angka 2

Cukup jelas

Angka 3

Cukup jelas

Angka 4

Cukup jelas

Angka 5

Cukup jelas

Angka 6

Cukup jelas.

Angka 7

Cukup jelas

Angka 8

Cukup jelas

Angka 9

Cukup jelas

Angka 10

Cukup jelas

Angka 11

Yang dimaksud dengan lapangan terbang dalam ketentuan ini adalah kawasan di daratan dan/atau perairan yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara.

Angka 12

Cukup jelas

Angka 13

Yang dimaksud selama beroperasi adalah sejak pengganjal pesawat udara ditarik dan bergerak dengan kemampuannya sendiri untuk lepas landas sampai dengan pengganjal pesawat udara dipasang setelah pendaratan (Block off s/d Block on)

Angka 14

Cukup jelas

Angka 15

Cukup jelas

Angka 16

Cukup jelas

Angka 17

Cukup jelas

Angka 18

Cukup jelas

Angka 19

Cukup jelas

Angka 20

Cukup jelas

Angka 21

Cukup jelas

Angka 22

Cukup jelas

Angka 23

Cukup jelas

Pasal 2

Cukup jelas

Pasal 3

Dalam ketentuan pasal ini yang dimaksud dengan :

- a. asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa

yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;

- c. asas keadilan dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan harga yang wajar;
- d. asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e. asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f. asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi serta sektor-sektor terkait lain;
- g. asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan;
- h. asas kemandirian yaitu, bahwa penerbangan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa;
- i. asas anti monopoli berarti bahwa usaha di bidang penerbangan tidak dimonopoli oleh perorangan atau badan hukum tertentu tanpa memberi kesempatan kepada yang lain dan tetap menjaga dan menjamin adanya persaingan yang sehat;
- j. asas keterbukaan yaitu, asas yang membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan negara dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan dan rahasia negara;
- k. asas berkelanjutan yaitu, penyelenggaraan penerbangan harus dilakukan berwawasan lingkungan.**

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 Covention 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 dibidang pertahanan negara.

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 merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka pertahanan keamanan negara dan keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan :

- a. kawasan udara terlarang (***prohibited area***) adalah pembatasan kawasan yang larangannya bersifat tetap karena pertimbangan pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan;
- b. kawasan udara terbatas (***restricted area***) adalah pembatasan kawasan yang larangannya bersifat terbatas karena pertimbangan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum misalnya pembatasan ketinggian terbang, pembatasan waktu operasi, lingkungan hidup;
- c. kawasan udara berbahaya (***danger area***) adalah pembatasan kawasan yang membahayakan penerbangan yang perlu diwaspadai.

Pemerintah Pusat menetapkan Kawasan udara terlarang berdasarkan wilayah kedaulatan negara republik Indonesia, kawasan udara terbatas dan kawasan udara berbahaya ditetapkan berdasarkan wilayah FIR (***flight information regional***).

Ayat (2)

Penegakan hukum terhadap kawasan udara terlarang dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara militer oleh instansi yang bertanggung jawab di bidang pertahanan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 8

Ayat (1)

Pengertian dikuasai oleh negara adalah bahwa negara mempunyai tanggung jawab pembinaan di bidang penerbangan.

Yang dimaksud dengan pengaturan dalam ketentuan ini meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan dan prosedur termasuk persyaratan keamanan dan keselamatan serta perizinan.

Yang dimaksud dengan pengendalian dalam ketentuan ini adalah pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi dan bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.

Yang dimaksud dengan pengawasan dalam ketentuan ini meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat adalah meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, termasuk memperhatikan lingkungan hidup, tata ruang, energi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional, serta pengembangan potensi yang ada dalam masyarakat dalam rangka meningkatkan kemampuan penerbangan nasional yang lebih luas.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 9

Yang dimaksud dengan tanda pendaftaran dalam ketentuan ini adalah tanda pendaftaran Indonesia atau asing.

Pengertian dioperasikan dalam ayat ini adalah digunakan untuk terbang.

Pasal 10

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Yang dimaksud dengan lembaga tertentu antara lain lembaga sosial, keagamaan, pendidikan, dan olahraga.

Yang dimaksud dengan Izin Pemerintah adalah izin untuk melakukan kegiatan tertentu di Indonesia dan izin untuk dapat menggunakan pesawat udara dalam rangka menunjang kegiatannya.

Huruf e

Badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan penyimpanan dan atau perdagangan pesawat udara perizinannya tunduk kepada peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang lembaga jaminan hutang.

Ayat (2)

Sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan keadaan, dalam Peraturan Pemerintah dapat diatur mengenai :

- a. bentuk-bentuk perjanjian lainnya yang dapat dipergunakan sebagai dasar untuk pendaftaran pesawat udara di Indonesia;
- b. kewenangan dan tanggung jawab untuk mengeluarkan tanda pendaftaran pesawat udara serta pelimpahan kewenangan pemberian tanda pendaftaran pesawat udara.

Bukti kepemilikan atau penguasaan dalam ketentuan ini antara lain bukti jual beli, hibah, perjanjian sewa guna usaha dan perjanjian sewa beli.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 11

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Yang dimaksud pesawat udara selain pesawat terbang dan helikopter adalah pesawat udara yang merupakan hasil pengembangan teknologi dan wilayah operasinya sangat terbatas dan pesawat udara tersebut tidak berlaku ketentuan konvensi Chicago 1944.

Pesawat udara selain pesawat terbang dan helikopter antara lain pesawat udara untuk kegiatan olah raga, pesawat terbang sangat ringan (***ultra light***).

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 12

Cukup jelas

Pasal 13

Ayat (1)

Jaminan hutang pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, berlaku ketentuan-ketentuan jaminan hutang dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata Indonesia.

Ketentuan dalam pasal ini tidak menutup pembebanan pesawat udara sipil dengan hak jaminan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pembebanan jaminan hutang atas pesawat udara sipil yang penguasaannya didasarkan pada perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau dalam bentuk perjanjian lainnya harus dengan persetujuan pemilik pesawat udara itu sendiri.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 14

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan keadaan tertentu dalam ketentuan ini adalah penggunaannya dalam waktu terbatas untuk kegiatan :

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

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan perjanjian antara Negara dalam ketentuan ini adalah perjanjian pelimpahan kewenangan fungsi kelaikan udara.

Dalam ketentuan ini dilarang mengoperasikan pesawat udara sipil asing oleh perusahaan angkutan udara nasional untuk jangka panjang yang didasarkan perjanjian *wet lease*.

Ayat (3)

Persyaratan kelaikan udara sesuai dengan ketentuan Internasional.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 15

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

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

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 16

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 17

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 18

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 19

Yang dimaksud kegiatan yang dapat membahayakan dalam ketentuan ini antara lain terbang di luar jalur yang ditentukan, terbang tidak membawa peralatan keselamatan, terbang di atas kawasan udara terlarang, dan juga dapat membahayakan kelestarian lingkungan hidup.

Pasal 20

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a.

Cukup jelas

Huruf b.

Yang dimaksud dimiliki dalam ketentuan dapat juga dalam bentuk sewa beli.

Huruf c.

Cukup jelas

Huruf d.

Cukup jelas

Huruf e.

Cukup jelas

Huruf f.

Cukup jelas

Huruf g.

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 21

Ayat (1)

Kegiatan ini dimaksudkan untuk mencegah dilakukannya kegiatan perekaman dengan menggunakan pesawat udara yang dilengkapi dengan alat-alat perekam dalam bentuk apapun, sehingga dapat membahayakan kepentingan pertahanan dan keamanan negara serta keamanan dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 22

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan personil pesawat udara dalam ketentuan ini meliputi personil operasi pesawat udara dan personil penunjang operasi pesawat udara.

Ayat (2)

Berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan, sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini ditetapkan batas waktunya, dan untuk memperoleh perpanjangan masa berlakunya dilakukan kegiatan antara lain pengujian kecakapan dan pengujian kesehatan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 23

Ayat (1)

Kapten penerbang adalah awak pesawat udara yang ditunjuk dan ditugasi untuk memimpin suatu misi penerbangan serta bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat terbang dan/atau helikopter yang dari segi teknis berfungsi normal.

Yang dimaksud dengan selama terbang dalam ketentuan ini 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 yang diatur dalam Undang Undang ini untuk memberikan landasan hukum bagi tindakan yang diambil oleh kapten penerbang dalam rangka keamanan dan keselamatan penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 24

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan perbuatan yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara atau melanggar tata tertib dan disiplin dalam penerbangan dalam ketentuan ini antara lain mabuk karena minuman keras/obat-obatan terlarang, menolak berhenti merokok dalam penerbangan bebas rokok atau ditempat yang ada tanda “dilarang merokok”, menolak untuk berhenti menggunakan alat-alat elektronik (telepon seluler/handphone, radio AM/FM, radio control dan alat-alat elektronik lainnya), berkelahi, melakukan pelecehan seksual, melakukan perbuatan lainnya yang dapat diancam pidana penjara dan lain-lain.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 25

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Perorangan dalam ketentuan ini hanya dapat melakukan kegiatan perawatan pesawat udara.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 26

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan personil pesawat udara yang dipertanggungjawabkan oleh asuransi adalah personil pesawat udara yang bertugas dan sedang melaksanakan tugas menerbangkan pesawat udara.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 27

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 28

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan kegiatan angkutan udara niaga adalah kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara niaga tidak berjadwal;

- a. Kegiatan angkutan udara niaga berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga dalam rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur;
- b. Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute serta jadwal penerbangan yang tetap dan teratur.

Yang dimaksud dengan kegiatan angkutan udara bukan niaga adalah kegiatan angkutan udara selain kegiatan angkutan udara niaga.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 29

Ayat (1)

Badan Hukum Indonesia yang dapat melakukan kegiatan angkutan udara dalam ketentuan ini adalah dalam bentuk Perseroaan Terbatas (PT).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Kegiatan penunjang merupakan kegiatan yang secara langsung berhubungan dengan kegiatan angkutan udara niaga. Kegiatan penunjang kegiatan angkutan udara niaga dapat berupa penjualan jasa angkutan udara atau kapasitas angkutan udara.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 30

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan Perusahaan Angkutan Udara Nasional adalah Badan Hukum Indonesia yang telah mendapat izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1).

Ayat (2)

Yang dimaksud perjanjian angkutan udara antara negara dalam ketentuan ini meliputi :

- a. Perjanjian bilateral adalah perjanjian angkutan udara yang dilakukan dengan 1 (satu) negara asing lainnya yang menjadi mitra wicara;
- b. Perjanjian multilateral perjanjian angkutan udara yang dilakukan dengan beberapa negara asing lainnya yang menjadi mitra wicara dan anggota dalam perjanjian ini bersifat tetap. (tidak dimungkinkan negara lain untuk ikut menggabungkan diri dalam perjanjian tersebut);
- c. Perjanjian plurilateral perjanjian angkutan udara yang dilakukan dengan beberapa negara asing lainnya yang menjadi mitra wicara dan anggota tidak bersifat tetap atau negara yang belum menjadi anggota dalam perjanjian ini dapat ikut bergabung dan mengikatkan diri sebagai anggota dalam perjanjian tersebut;

Perjanjian angkutan udara antara negara yang dilakukan harus mengutamakan kepentingan nasional.

Ayat (3)

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 31

Ayat (1)

Penetapan jaringan dan rute penerbangan bertujuan untuk menjamin tersedianya jasa angkutan udara ke seluruh pelosok wilayah Republik Indonesia, dengan mempertimbangkan keterpaduan antar moda angkutan, dan kelangsungan hidup perusahaan angkutan udara.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 32

Ayat (1)

Larangan dalam ketentuan ini termasuk angkutan udara dalam negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan udara asing berdasarkan kerjasama dengan perusahaan angkutan udara nasional.

Ayat (2)

Yang dimaksud izin dari Pemerintah adalah izin terbang (***Flight Approval***).

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 33

Ayat (1)

Guna membuka isolasi dan mengembangkan semua daerah dan pulau terpencil, angkutan udara perintis diselenggarakan oleh Pemerintah dengan mengikutsertakan angkutan udara niaga nasional yang dapat diberi kemudahan tertentu.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 34

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif angkutan udara niaga domestik, Pemerintah Pusat memperhatikan kepentingan keamanan dan keselamatan penerbangan, kepentingan masyarakat dan kepentingan penyelenggara angkutan udara niaga.

Pasal 35

Cukup jelas

Pasal 36

Ayat (1)

Yang dimaksud keadaan tertentu yaitu apabila Pemerintah memerlukan transportasi untuk angkutan udara, sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara negara, maka Pemerintah dapat mengubah 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 maka pesawat udara sipil dapat diubah menjadi pesawat udara negara sesuai dengan persyaratan pesawat udara negara.

Sedangkan yang dimaksudkan dengan angkutan udara sipil adalah angkutan udara niaga atau bukan niaga.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 37

Ayat (1)

Usaha angkutan multimoda dalam ketentuan ini 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 38

Ayat (1)

Pemerintah Pusat dalam menetapkan bagian wilayah daratan dan/atau perairan Republik Indonesia untuk digunakan sebagai bandar udara diwujudkan dalam suatu tatanan kebandarudaraan nasional yang merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian bandar udara-bandar udara di seluruh Indonesia

Dalam penyusunan tatanan kebandarudaraan nasional dengan memperhatikan:

- a. rencana tata ruang;
- b. pertumbuhan ekonomi;
- c. kelestarian lingkungan **termasuk antara lain kualitas baku mutu udara ambien dan baku mutu tingkat kebisingan;**
- d. keamanan dan keselamatan penerbangan;

Tatanan kebandarudaraan nasional sekurang-kurangnya memuat:

- a. fungsi, penggunaan, klasifikasi, status, penyelenggaraan, dan kegiatan bandar udara;
- b. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
- c. keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan pembangunan dalam ketentuan ini adalah dimulai dari perencanaan sampai dengan konstruksi

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 39

Ayat (1)

Pengusahaan bandar udara umum meliputi kegiatan pembangunan, pengoperasian, pengelolaan dan perawatan.

Badan Usaha Bandar Udara meliputi Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kebandarudaraan di bandar udara umum.

Ayat (2)

Pengertian penyelenggaraan bandar udara umum oleh Pemerintah atau Pemerintah Propinsi atau Pemerintah Kabupaten/Kota semata-mata berkaitan dengan tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Propinsi atau Pemerintah Kabupaten/Kota untuk melindungi kepentingan umum serta terwujudnya suatu tatanan bandar udara Nasional.

Pasal 40

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan bandar udara khusus adalah bandar udara yang penggunaannya hanya untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya dan tidak dipergunakan untuk umum.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan keadaan tertentu dalam ketentuan ini adalah penggunaannya dalam waktu terbatas untuk kegiatan :

1. tidak tersedianya bandar udara diadaerah tersebut;
2. bencana alam;
3. bantuan kemanusiaan.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 41

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 42

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 43

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan personil pengoperasian bandar udara adalah teknisi fasilitas elektronika dan listrik mekanikal bandar udara, personil fasilitas teknik bandar udara, personil keamanan bandar udara. AMC (Personil Pengatur Pergerakan Pesawat Udara), PK-PPK, Salvage, Petugas Pengamanan Bandar Udara, Petugas Pengamanan Operator Penerbangan, Petugas Pasasi, Personil Penanganan Bahan atau Barang berbahaya)

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 44

Ayat (1)

Yang dimaksud fasilitas bandar udara meliputi fasilitas pokok bandar udara (fasilitas sisi udara, fasilitas sisi darat) dan fasilitas penunjang bandar udara.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 45

Ayat (1)

Pengertian berada di bandar udara dalam ketentuan ini adalah berada tanpa izin di daerah-daerah tertentu di bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan bangunan antara lain adalah bangunan yang secara fisik membahayakan operasi lalu lintas udara, yang dapat berupa gedung, tumpukan tanah, tumpukan bahan bangunan, atau benda-benda galian baik bersifat sementara ataupun bersifat tetap.

Ketentuan ini juga berlaku terhadap bangunan yang sebelumnya telah didirikan atau tanaman yang kemudian ternyata dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Yang dimaksud dengan kegiatan-kegiatan lain dalam ketentuan ini antara lain adalah kegiatan yang dapat mengganggu komunikasi penerbangan dan navigasi penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 46

Ayat (1)

Tanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Pihak Kedua dan Pihak Ketiga meliputi :

- a. kematian atau luka fisik orang orang;
- b. musnah, hilang atau rusak peralatan yang dioperasikan dan dampak lingkungan disekitar Bandar udara;

Yang dimaksud dengan Pihak Kedua dalam ketentuan ini antara lain :

- a. Pesawat Udara;
- b. Pengguna Jasa Bandar Udara dan Penerbangan;

Yang dimaksud dengan Pihak Ketiga dalam ketentuan ini adalah masyarakat sekitar bandar udara.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 47

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 48

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Tarif bandar udara untuk umum yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah adalah bandar udara yang diserahkan atau pembangunan Bandar udara tersebut merupakan prakarsa Pemerintah daerah.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 49

Ayat (1)

Ketentuan ini bertujuan untuk mencegah atau setidaknya mengurangi sejauh mungkin gangguan yang diderita oleh masyarakat yang ditimbulkan oleh kebisingan bunyi mesin pesawat udara, baik pada waktu terbang, mendarat, tinggal landas maupun pada saat menghidupkan mesinnya di bandar udara

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 50

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan ruang udara yang dikuasai menurut ketentuan ini adalah ruang udara yang pelayanan navigasi penerbangannya (***flight information region***) menjadi tanggung jawab Pemerintah Indonesia dan ruang udara yang dikuasai berdasarkan perjanjian antar negara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Pemerintah Pusat dalam menetapkan bagian wilayah udara Republik Indonesia untuk digunakan sebagai jalur penerbangan diwujudkan dalam suatu tatanan ruang udara nasional yang merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian navigasi penerbangan di seluruh Indonesia

Dalam penyusunan tatanan ruang udara nasional dengan memperhatikan :

- a. keselamatan operasi penerbangan;
- b. kepadatan lalu lintas penerbangan;
- c. teknologi dibidang navigasi penerbangan;
- d. efektifitas dan efisiensi operasi penerbangan;
- e. harmonisasi pelayanan navigasi penerbangan dinegara tetangga;

Tatanan ruang udara nasional sekurang-kurangnya memuat :

- a. jenis pelayanan navigasi penerbangan;
- b. struktur ruang udara;
- c. jalur penerbangan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 51

Ayat (1)

Pelayanan navigasi penerbangan dalam ketentuan ini meliputi :

- a. pelayanan lalu lintas udara;
- b. pelayanan telekomunikasi penerbangan;
- c. pelayanan informasi aeronautika;
- d. pelayanan informasi meteorologi penerbangan;
- e. pelayanan informasi pencarian dan pertolongan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Pengaturan pelayanan navigasi penerbangan akan diatur dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan konvensi internasional yang berlaku.

Pasal 52

Ayat (1)

Tanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan adalah dimulai sejak pengganjal pesawat udara ditarik untuk berangkat sampai dengan pengganjal dipasang setelah pendaratan (**Block off** s/d **Block on**).

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 53

Ayat (1)

Cukup

Ayat (2)

Biaya pelayanan navigasi penerbangan dalam ketentuan ini pada prinsip tidak mencari keuntungan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 54

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan personil pelayanan navigasi penerbangan antara lain personil lalu lintas udara, personil telekomunikasi penerbangan, personil informasi aeronautika.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 55

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan fasilitas navigasi penerbangan antara lain fasilitas lalu lintas udara, fasilitas telekomunikasi penerbangan, fasilitas informasi aeronautika.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 56

Ayat (1)

Frekwensi radio penerbangan dalam ketentuan ini adalah frekwensi yang telah dialokasikan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 57

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 58

Cukup jelas

Pasal 59

Pengertian pencarian dan pertolongan (***search and rescue***) dalam ketentuan ini adalah pencarian terhadap pesawat udara dan manusia yang menjadi korban, sedangkan pertolongan hanya terhadap manusia.

Pasal 60

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 61

Ayat (1)

Investigasi mengenai penyebab kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, meliputi kegiatan investigasi, penelitian, penetapan hasil penelitian, rekomendasi dalam rangka tindak pencegahan.

Ayat (2)

Investigasi mengenai penyebab kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, dilakukan oleh suatu badan indenpenden yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan. Investigasi yang dilakukan oleh badan indenpenden dalam ketentuan ini hanya kecelakaan pesawat udara (**accident**) bukan kejadian pesawat udara (**insident**).

Ayat (3)

Semua keterangan atau data yang ditemukan dari kegiatan investigasi tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan pada pihak-pihak yang terkait, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi lagi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama.

Apabila akibat pengumuman hasil investigasi berdampak negatif terhadap penerbangan, hasil investigasi tidak perlu diumumkan, badan indenpenden berhak untuk menilai seberapa jauh dampak negatif terhadap penerbangan. Keputusan badan indenpenden tidak dapat diganggu gugat.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 62

Untuk keperluan penyelamatan para korban dan keselamatan penerbangan serta keselamatan umum yang disebabkan oleh kecelakaan dimaksud para petugas yang berwenang dapat melakukan tindakan merusak, mengubah letak pesawat udara atau mengambil bagian pesawat udara dan lain-lain sebelum dilakukan penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara tersebut.

Pasal 63

Kata dapat sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini mengandung pengertian bahwa bukan merupakan suatu kewajiban untuk mengikutsertakan wakil Pemerintah tempat pesawat udara didaftarkan dan/atau wakil perusahaan angkutan udara dan/atau wakil pabrik pesawat udara yang bersangkutan sebagai anggota dalam kegiatan investigasi.

Pasal 64

Ayat (1)

Penyidikan pelanggaran terhadap Undang Undang Penerbangan memerlukan keahlian dalam bidang penerbangan sehingga perlu adanya petugas khusus untuk melakukan penyidikan di samping pegawai yang biasa bertugas menyidik tindak pidana.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 65

Cukup jelas

Pasal 66

Cukup jelas

Pasal 67

Cukup jelas

Pasal 68

Cukup jelas

Pasal 69

Cukup jelas

Pasal 70

Cukup jelas

Pasal 71

Cukup jelas

Pasal 72

Cukup jelas

Pasal 73

Cukup jelas

Pasal 74

Cukup jelas

Pasal 75

Cukup jelas

Pasal 76

Cukup jelas

Pasal 77

Cukup jelas

Pasal 78

Cukup jelas

Pasal 79

Cukup jelas

Pasal 80

Cukup jelas

Pasal 81

Cukup jelas

Pasal 82

Cukup jelas

Pasal 83

Cukup jelas

Pasal 84

Cukup jelas

Pasal 85

Cukup jelas

Pasal 86

Cukup jelas

Pasal 87

Cukup jelas

Pasal 88

Cukup jelas

Pasal 89

Cukup jelas

Pasal 90

Cukup jelas

Pasal 91

Cukup jelas

Pasal 92

Cukup jelas

Pasal 93

Cukup jelas

Pasal 94

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat kecelakaan pesawat udara adalah setiap tindakan yang mengakibatkan sulitnya penelitian terhadap penyebab kecelakaan pesawat udara.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 95

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 96

Cukup jelas

Pasal 97

Yang dimaksud dengan ketentuan ketenagakerjaan adalah ketentuan keselamatan dan kesehatan kerja, dan ketentuan lain yang berhubungan dengan tenaga kerja.

Pasal 98

Cukup jelas

Pasal 99

Cukup jelas

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR