



TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA RI

No.4956

ADMINISTRASI. PERHUBUNGAN. Udara.
Pencabutan. (Penjelasan Atas Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1)

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 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 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 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, penerapan 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 penguatan 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 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 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

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

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 bersendikan 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

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

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

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)

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

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

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

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

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

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” 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

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

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

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

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 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

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.

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

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 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 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)

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 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)

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

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

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*).

Ayat (2)

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.

Pasal 91

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

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

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

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 yang 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

Cukup jelas.

Pasal 96

Cukup jelas.

Pasal 97

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

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*).

Ayat (3)

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

Ayat (4)

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.

Pasal 98

Cukup jelas.

Pasal 99

Cukup jelas.

Pasal 100

Cukup jelas.

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

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.

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

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)

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

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

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

Yang dimaksud dengan “biaya tuslah/tambahan” 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/iiklan 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)

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 (1)

Cukup jelas.

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 “pelayanan 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

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.

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

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 (*chek-in*) sampai dengan barang tersebut diambil oleh penumpang di bandar udara tujuan.

Pasal 145

Cukup jelas.

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

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

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

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 selaku 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

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

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

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)

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

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

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

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

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

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 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 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

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

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

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 209

Cukup jelas.

Pasal 210

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

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

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

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

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

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)

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

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

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

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

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 diatasinya 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 (1)

Cukup jelas.

Pasal 255

Cukup jelas.

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 kekarantinaaan 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

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)

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)

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 (*ATC 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 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 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 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)

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)

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)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "unit pelayanan navigasi penerbangan di bandar udara" terdiri atas pelayanan *aerodrome* oleh petugas pemandu (*aerodrome control*), pelayanan komunikasi penerbangan (*aeronautical flight information services*), dan pelayanan *aerodrome* tanpa petugas 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 pemandu lalu lintas penerbangan (*air traffic controller 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

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

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

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 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

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

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

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

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

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

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)

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

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

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

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

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

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

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

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)

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.

Pasal 359

Ayat (1)

Cukup jelas.

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

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

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)

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

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

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

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

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

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

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

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.