



SALINAN

**PUTUSAN
Nomor 29/PUU-XIII/2015**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA**

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, diajukan oleh:



Nama : **Sigit Sudarmadji**

Pekerjaan : Pegawai Negeri Sipil Kementerian Perhubungan

Alamat : Jalan Dilli Nomor 12, Perumahan Antapani, Bandung,
Jawa Barat;

Selanjutnya disebut sebagai ----- **Pemohon;**

- [1.2] Membaca permohonan Pemohon;
Mendengar keterangan Pemohon;
Membaca dan mendengar keterangan Presiden;
Mendengar keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
Mendengar dan membaca keterangan saksi dan ahli Presiden;
Memeriksa bukti-bukti Pemohon;
Membaca kesimpulan Pemohon;

2. DUDUK PERKARA

[2.1] Menimbang bahwa Pemohon mengajukan permohonan bertanggal 17 Februari 2015 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 17 Februari 2015 berdasarkan Akta Penerimaan Berkas Permohonan Nomor 58/PAN.MK/2015 dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi pada tanggal 23 Februari 2015 dengan Nomor 29/PUU-XIII/2015, yang telah diperbaiki dengan perbaikan permohonan

bertanggal 17 Februari 2015 dan diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 19 Maret 2015, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH:

1. Bahwa Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) menyatakan *“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar, memutus pembubaran partai politik dan memutus perselisihan tentang hasil Pemilu”*
2. Bahwa Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara RI Tahun 2003 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4316, selanjutnya disebut UU MK. Nomor 24/2003) menyatakan, *“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk : a. Menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”*
3. Bahwa Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5076) menyatakan, *“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk: a. Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”*
4. Bahwa Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyatakan, *“Dalam hal suatu Undang-Undang bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi”*

II. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PEMOHON:

1. Bahwa Pasal 51 ayat (1) UU MK 24/2003 beserta Penjelasannya menyatakan, *“Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu : a. perorangan warga negara Indonesia; b. kesatuan masyarakat*

hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang; c. badan hukum publik atau privat; atau d. lembaga negara”.

2. Bahwa selanjutnya dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 telah menentukan 5 (lima) syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU 24/2003 sebagai berikut:
 - a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut, dianggap telah dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
 - c. hak dan/atau kewenangan tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
 - d. adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
 - e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional tersebut tidak akan atau tidak lagi terjadi;
3. Bahwa Pemohon sebagai perorangan warga Negara Indonesia berdasarkan bukti KTP telah memenuhi kualifikasi kedudukan hukum (*legal standing*) dan memiliki kepentingan untuk menyampaikan hak uji materiil (*judicial review*) dalam kapasitas sebagai peminat untuk mendirikan perusahaan penerbangan nasional, sebagai perorangan yang telah berkecimpung cukup lama di bidang penerbangan sekaligus sebagai pengguna jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 51 ayat (1) huruf a UU MK 24/2003, terkait dengan berlakunya ketentuan yang terdapat dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

III. NORMA-NORMA YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

A. NORMA MATERIIL

Norma yang dimohonkan untuk diuji yaitu Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- Pasal 118 ayat (1) berbunyi:

“Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib :

a. ...

b. Memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu”.

- Pasal 118 ayat (2) berbunyi:

“Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:

a. Angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;

b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan

c. Angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute dan daerah operasi yang dilayani.

B. NORMA UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945

Norma yang dijadikan sebagai dasar pengujian yaitu:

- Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi, *“Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya”.*

- Pasal 28I ayat (2) berbunyi, *“Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang diskriminatif itu”.*

- Pasal 33 ayat (4) berbunyi, *"Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan dan kesatuan ekonomi nasional"*.
- Pasal 34 ayat (3) berbunyi, *"Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak"*.

IV. POKOK PERMOHONAN:

1. Bahwa pemohon sebagai peminat untuk mendirikan perusahaan penerbangan niaga berjadwal, merasakan adanya diskriminasi dengan diberlakukannya ketentuan tentang jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Terdapat 2 (dua) kondisi diskriminasi yang dimaksud oleh pemohon yaitu :

- a. Perbedaan perlakuan terhadap perusahaan penerbangan niaga berjadwal dibandingkan dengan perusahaan moda transportasi lain misalnya perusahaan pelayaran dimana tidak ada ketentuan mengenai jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan kapal harus lebih dari 1 (satu) unit.

Pelayaran dan penerbangan adalah dua jenis moda transportasi yang padat modal, padat teknologi dan memiliki karakteristik yang sama dalam pola pengembangan armadanya.

Analisa yang sangat hati-hati terhadap kebutuhan pasar, kemampuan sumber daya manusia, kemampuan fasilitas perawatan/operasional, kemampuan keuangan perusahaan serta kemampuan memberikan jaminan keselamatan/keamanan menjadi acuan utama dalam pengambilan keputusan untuk pengembangan armada.

Analisa yang kurang hati-hati dalam pengambilan keputusan untuk pengembangan armada akan berdampak langsung terhadap keuangan dan kelangsungan hidup perusahaan pelayaran ataupun penerbangan mengingat besarnya modal yang harus dikeluarkan.

Kondisi yang lebih memprihatinkan dari sekedar ketidak hati-hatian dan dapat lebih membahayakan bagi kelangsungan hidup perusahaan penerbangan adalah keterpaksaan pengusaha penerbangan untuk membalik pola pengembangan armada yang semestinya diawali dengan analisa dan diakhiri dengan pengambilan keputusan penambahan armada, menjadi keputusan penambahan armada terlebih dahulu demi memenuhi kewajiban jumlah minimum kepemilikan/penguasaan, baru kemudian diikuti dengan usaha pencarian pasar, usaha pemenuhan SDM, usaha pemenuhan fasilitas dan lain-lain.

Mengingat sama pentingnya pelayaran maupun penerbangan dalam sistem transportasi nasional maka sudah selayaknya usaha penerbanganpun diberikan perlakuan yang sama dengan usaha pelayaran, dimulai dengan pemberlakuan persyaratan jumlah minimal kepemilikan atau penguasaan pesawat udara dengan jumlah yang sama (cukup satu unit) serta diberikan pula keleluasaan yang sama dalam menerapkan prinsip-prinsip analisa pengembangan armadanya.

- b. Perbedaan perlakuan terhadap pelaku penerbangan nasional dibandingkan pelaku usaha penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia, dimana terhadap pelaku penerbangan nasional dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sedangkan terhadap pelaku penerbangan asing tidak dikenakan ketentuan tersebut.

Penerbangan internasional dari dan menuju ke suatu negara diatur dalam suatu perjanjian bilateral atau multilateral antar negara, dimana Indonesia juga menerapkan hal tersebut sebagaimana disebutkan dalam Pasal 86 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Perjanjian bilateral tentang pembukaan rute penerbangan internasional yang biasa disebut dengan BATA (*Bilateral Air Transport Agreement*) diatur dan disusun berdasarkan standard internasional yang terdiri dari hak dan kewajiban yang harus

dilaksanakan oleh kedua negara berdasarkan prinsip keadilan dan timbal balik meliputi:

- a) Penunjukan perusahaan penerbangan, artinya negara hanya berhak menunjuk perusahaan penerbangan nasionalnya untuk melayani rute internasional.
- b) Jumlah kapasitas penumpang, artinya jumlah penumpang yang boleh diangkut sesuai kesepakatan yang pada umumnya ditentukan terlebih dahulu dengan jenis pesawat udara yang akan digunakan dan waktu pemberangkatan.
- c) Tarif angkutan udara, artinya harga angkutan udara harus disepakati oleh kedua negara agar terjadi keseragaman tarif.
- d) Rute penerbangan, artinya rute yang akan dituju harus ditetapkan secara ketat untuk melindungi perusahaan penerbangan nasional terhadap persaingan dengan perusahaan asing, misalnya jika penerbangan nasional Indonesia mendapatkan rute penerbangan Jakarta-Amsterdam maka penerbangan asing dari Belanda juga hanya boleh mendapatkan ijin rute dari Amsterdam ke Jakarta saja.

International *Civil Aviation Authorization* (ICAO) sebagai organisasi penerbangan sipil internasional serta otoritas-otoritas penerbangan sipil Amerika Serikat, negara-negara Eropa dan Australia yang selama ini dijadikan acuan oleh Indonesia dalam hal penerapan aturan-aturan penerbangan, tidak mempersyaratkan jumlah minimum kepemilikan pesawat yang harus dimiliki oleh perusahaan penerbangan nasional di bawah otoritasnya, sehingga perusahaan-perusahaan penerbangan nasional di negara-negara tersebut dapat ditunjuk oleh negaranya untuk terbang ke Indonesia melalui kerjasama bilateral (BATA) tanpa dibebani kewajiban mengenai kepemilikan pesawat udara.

Hal yang lebih mengkhawatirkan adalah pada saat diterapkannya kebijakan *Open Sky* atau pembukaan pasar angkutan udara menuju ruang udara tanpa batasan hak angkut sebagaimana disebutkan dalam Pasal 90 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dimana Indonesia yang mempunyai pasar penumpang

sangat besar akan dimasuki penerbangan asing tanpa dapat diimbangi karena munculnya penerbangan nasional baru akan sulit diharapkan sementara perusahaan nasional yang sudah ada akan sulit bertahan sebagai akibat dari kewajiban pemenuhan jumlah kepemilikan dan penguasaan pesawat udara.

Adalah hal yang sangat wajar jika negara memberikan kemudahan-kemudahan kepada penerbangan nasional agar dapat bersaing dengan penerbangan asing, namun jika kemudahan-kemudahan tersebut belum dapat diberikan oleh negara, paling tidak berikanlah perlakuan yang sama sebagaimana negara tidak membebani perusahaan asing yang akan terbang ke Indonesia dengan kewajiban pemenuhan jumlah kepemilikan dan penguasaan pesawat udara.

Kondisi diskriminasi yang diuraikan di atas melanggar hak konstitusi pemohon selaku peminat untuk mendirikan perusahaan penerbangan niaga berjadwal sebagaimana hak konstitusi atas kebebasan dari perlakuan diskriminatif tersebut telah disebutkan dalam Pasal 28I ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi, "*Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang diskriminatif itu*".

2. Bahwa dengan diberlakukannya ketentuan tentang jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pemohon sebagai peminat untuk mendirikan perusahaan penerbangan niaga berjadwal dengan rencana rute terbatas, tidak diberikan peluang untuk dapat turut serta membangun masyarakat dan daerah asal Pemohon melalui usaha penerbangan niaga berjadwal.

Ketentuan mengenai jumlah kepemilikan dan penguasaan oleh suatu perusahaan penerbangan niaga berjadwal sebanyak 10 (sepuluh) unit pesawat udara bagi pemohon terlalu banyak, karena pemohon hanya memerlukan 2 (dua) unit pesawat udara untuk melayani rute di sekitar daerah asal Pemohon.

Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang sangat luas, di satu sisi pemerintah tidak memiliki kewenangan untuk memaksa perusahaan penerbangan besar untuk melayani rute penerbangan dari dan ke seluruh daerah walaupun fasilitas bandara telah disiapkan di daerah-daerah tersebut, di sisi yang lain pemerintah juga tidak memberikan peluang bagi peminat-peminat seperti Pemohon yang ingin ikut serta membangun masyarakat dan daerah asal Pemohon melalui perusahaan penerbangan niaga berjadwal dengan rute terbatas.

Dengan tidak diberikannya peluang tersebut di atas, Pemohon merasa dirugikan hak konstitusionalnya untuk ikut serta membangun masyarakat dan daerah asal pemohon sebagaimana telah disebutkan dalam Pasal 28C ayat (2) UUD 1945 yang berbunyi, "*Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya*".

3. Bahwa pemohon selaku pengguna jasa penerbangan dirugikan dengan adanya ketentuan jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, karena ketentuan tersebut bukan hanya berpotensi menghambat munculnya pelaku usaha penerbangan baru yang dapat memberikan alternatif / tambahan pilihan jadwal, rute dan harga tiket penerbangan, namun juga sangat berpotensi untuk mematikan pelaku usaha penerbangan yang saat ini sudah ada namun belum dapat memenuhi ketentuan tersebut, sehingga akan semakin sedikit pilihan yang dimiliki pemohon selaku pengguna jasa penerbangan.

Kondisi ini merugikan hak konstitusional pemohon atas fasilitas pelayanan publik yang layak yang menjadi tanggung jawab negara sebagaimana disebutkan dalam Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 yang berbunyi, "*Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak*".

4. Pemohon berpendapat bahwa ketentuan jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, berpotensi memaksa peminat ataupun pelaku

usaha penerbangan dengan modal terbatas untuk berhutang kepada pihak lain atau bekerjasama dengan pihak lain dengan konsekuensi tambahan beban keuangan “hanya” demi pemenuhan ketentuan tersebut dengan mengesampingkan faktor-faktor utama dalam pertimbangan penambahan armada misalnya kebutuhan pasar (*market demand*), beban pembayaran hutang, beban operasional tambahan (penambahan Sumber Daya Manusia, fasilitas/alat penunjang perawatan/operasional) dan lain-lain, sehingga pada akhirnya dapat mengancam kelangsungan usaha penerbangan itu sendiri.

Hal ini bertentangan dengan prinsip perekonomian nasional diantaranya prinsip kemandirian, prinsip efisiensi dan prinsip berkelanjutan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 33 ayat (4) UUD 1945 yang berbunyi, *“Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan dan kesatuan ekonomi nasional”*.

5. Bahwa dengan uraian pokok permohonan di atas, Pemohon sebagai perorangan yang telah berkecimpung selama 20 (duapuluh) tahun di bidang penerbangan, merasakan kekhawatiran bahwa adanya ketentuan jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, justru akan mengantarkan dunia penerbangan Indonesia ke dalam era kegelapan pertumbuhan penerbangan Indonesia yang dapat diindikasikan dengan:
- Tidak adanya perusahaan penerbangan nasional baru yang muncul;
 - Ditutupnya perusahaan perusahaan nasional yang sudah ada namun tidak bisa memenuhi ketentuan tersebut;
 - Matinya perusahaan nasional yang sudah ada karena memaksakan pemenuhan ketentuan tersebut;
 - Tidak berkembangnya penerbangan lokal /daerah;
 - Dikuasanya penerbangan nasional hanya oleh beberapa pelaku usaha dengan modal besar; dan
 - Masuknya penerbangan asing ke Indonesia tanpa bisa diimbangi oleh penerbangan nasional.

V. PETITUM

Bahwa dari seluruh uraian di atas dan bukti-bukti terlampir, dengan ini Pemohon memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim untuk kiranya berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan tentang Pengujian Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4956).
2. Menyatakan Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4956) bertentangan dengan UUD 1945.
3. Menyatakan Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4956) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat dengan segala akibat hukumnya.
4. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara sebagaimana mestinya.

atau

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

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-5 yang disahkan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 25 Maret 2015, sebagai berikut:

- | | | |
|-----------|---|---|
| Bukti P-1 | : | Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Pemohon; |
| Bukti P-2 | : | Fotokopi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; |
| Bukti P-3 | : | Fotokopi Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945; |
| Bukti P-4 | : | Fotokopi Surat Menteri Perhubungan Nomor AU.003/J/8 Phb-2014 perihal Kepemilikan Pesawat Udara; |
| Bukti P-5 | : | Fotokopi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; |

[2.3] Menimbang bahwa Mahkamah telah mendengar *opening statement* dari Presiden pada persidangan tanggal 14 April 2015 dan telah menyerahkan keterangan tertulis yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 11 Mei 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. POKOK PERMOHONAN PEMOHON

1. Bahwa Pemohon sebagai peminat untuk mendirikan perusahaan penerbangan niaga berjadwal dengan rencana rute terbatas, merasa dirugikan dan/atau berpotensi dirugikan hak-hak konstitusionalnya dengan berlakunya ketentuan *a quo* dalam UU Penerbangan tentang jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ketentuan *a quo*.
2. Pemohon merasa tidak diberikan peluang untuk dapat turut serta membangun masyarakat dan daerah asal Pemohon melalui usaha penerbangan niaga berjadwal. Ketentuan mengenai jumlah kepemilikan dan penguasaan oleh suatu perusahaan penerbangan niaga berjadwal sebanyak 10 (sepuluh) unit pesawat udara adalah terlalu banyak bagi Pemohon, karena Pemohon hanya memerlukan 2 (dua) unit pesawat udara untuk melayani rute di sekitar daerah asal Pemohon.
3. Menurut Pemohon adanya diskriminasi terhadap pelaku usaha penerbangan dibandingkan dengan pelaku usaha moda transportasi lain misalnya pelayaran yang tidak ada ketentuan mengenai jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan kapal harus lebih dari 1 (satu) unit. Kemudian adanya diskriminasi perlakuan terhadap pelaku usaha penerbangan nasional dibandingkan pelaku usaha penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia, karena tidak dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara;
4. Bahwa pasal *a quo* bukan hanya berpotensi menghambat munculnya pelaku usaha penerbangan baru yang dapat memberikan alternatif/ tambahan moda transportasi bagi pengguna jasa penerbangan namun juga sangat berpotensi untuk mematikan pelaku usaha penerbangan yang saat ini sudah ada namun belum dapat memenuhi ketentuan tersebut, sehingga dapat menghambat pertumbuhan penerbangan Indonesia.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PEMOHON

Sesuai dengan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 (selanjutnya disebut UU MK), menyatakan bahwa Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia;
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara.

Ketentuan di atas dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan "hak konstitusional" adalah hak-hak yang diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya dalam permohonan *a quo* sebagaimana disebut dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
- b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dalam kualifikasi dimaksud yang dianggap telah dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang diuji;
- c. Kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon sebagai akibat berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian.

Lebih lanjut Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan kumulatif tentang kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu Undang-Undang menurut Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (vide Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan putusan-putusan berikutnya), harus memenuhi 5 (lima) syarat yaitu:

- a. adanya hak konstitusional Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

- b. bahwa hak konstitusional Pemohon tersebut dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh suatu Undang-Undang yang diuji;
- c. bahwa kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, Pemerintah memberikan tanggapan/klarifikasi terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) Pemohon, sebagai berikut:

1. Bahwa sebagaimana ditentukan dalam Pasal 51 ayat (2) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi yang menyatakan, "*Pemohon wajib menguraikan dengan jelas dalam permohonannya tentang hak dan / atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1)*"

Menurut Pemerintah dari seluruh uraian permohonan Pemohon tidak dijelaskan secara tegas adanya kerugian konstitusional yang dialami atau setidaknya dihalang-halangi artas berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji tersebut.

Selain itu, Pemohon juga tidak menguraikan secara jelas hubungan kausalitas (*causal verband*) antara anggapan kerugian yang dialami dengan Undang-Undang *a quo*. Lebih-lebih Pemohon juga tidak tepat dalam mencantumkan pasal-pasal dalam UUD 1945 sebagai batu ujinya. Dengan perkataan lain, Pemohon hanya mendasarkan pada asumsi-asumsi semata.

2. Bahwa Pemohon dalam permohonan ini menyatakan diri sebagai perseorangan warga negara Indonesia yang berstatus sebagai Pegawai Negeri Sipil (selanjutnya disebut PNS) di Kementerian Perhubungan yang diangkat berdasarkan Keputusan Badan Kepegawaian Negara sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Pemerintah, yang semestinya dilakukan adalah melaksanakan tugas dan fungsinya sebagaimana pada saat pemohon diambil

sumpah-pemangnya sebagai PNS yang antara lain untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku secara benar dan selurus-lurusnya.

Lebih lanjut sebagaimana ditentukan dalam Pasal 23 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara antara lain untuk:

- a. Melaksanakan kebijakan yang dirumuskan pejabat pemerintah yang berwenang;
- b. Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. Melaksanakan tugas kedinasan dengan penuh pengabdian, kejujuran, kesadaran, dan tanggung jawab;
- d. Menunjukkan integritas dan keteladanan dalam sikap, perilaku, ucapan dan tindakan kepada setiap orang baik di dalam maupun di luar kedinasan.

Sehingga menurut Pemerintah apa yang dilakukan oleh Pemohon adalah tidak tepat dan tidak pada tempatnya. Adalah tepat jika Pemohon mengajukan *judicial review* UU yang terkait dengan hak dan kewajiban Pemohon sebagai PNS (misalnya Pemohon mengajukan *judicial review* terhadap UU Aparatur Sipil Negara).

3. Bahwa menurut Pemerintah, Pemohon telah keliru dalam mencantumkan pasal-pasal dalam UUD 1945 sebagai batu ujinya yaitu Pasal 28I ayat (2) dan Pasal 33 ayat (4) dan Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 yang menyatakan sebagai berikut:

- a. Pasal 28I ayat (2) UUD 1945 yang menyatakan, "*setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu*". Menurut Pemerintah, adalah tidak tepat jika Undang-Undang *a quo* telah memperlakukan Pemohon secara diskriminatif karena pengertian diskriminatif sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1 angka 3 UU 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang menyatakan, "*Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan yang langsung ataupun tidak langsung didasarkan pada pembedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik yang berakibat pengurangan, penyimpangan atau penghapusan pengakuan,*

pelaksanaan, atau penggunaan HAM dan kebebasan dasar baik individual maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, soisl, budaya dan aspek kehidupan lainnya.” Sehingga menurut Pemerintah, adalah keliru dan tidak tepat jika Pemohon yang berkedudukan sebagai PNS telah diperlakukan secara diskriminatif oleh Undang-Undang *a quo*. Dengan perkataan lain, tidak ada hubungan antara kedudukan Pemohon sebagai PNS dengan Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji tersebut.

- b. Pasal 33 ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan, “*Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional*”. Menurut Pemerintah ketentuan *a quo* tidak tepat dijadikan batu uji dalam permohonan ini karena Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji adalah terkait erat dengan pengaturan tentang aspek keamanan dan keselamatan penerbangan.
- c. Pasal 34 ayat (3) yang menyatakan, “*Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak*”. Menurut Pemerintah, ketentuan *a quo* juga tidak tepat dijadikan batu uji karena tidak ada kaitannya sama sekali.

Berdasarkan hal tersebut di atas, Pemerintah berpendapat Pemohon dalam permohonan ini tidak memenuhi kualifikasi sebagai pihak yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*). Oleh karena itu, menurut Pemerintah adalah tepat dan sepatutnyalah jika Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

III. KETERANGAN PEMERINTAH ATAS MATERI PERMOHONAN YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

Walaupun Pemerintah telah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis hakim Mahkamah Konstitusi untuk menyatakan permohonan Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*), namun sebagai bahan pertimbangan yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam memeriksa, mengadili dan memutus permohonan ini, berikut disampaikan

keterangan pemerintah atas materi yang dimohonkan untuk diuji tersebut sebagai berikut:

1. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
2. Bahwa Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. 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.

Filosofi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah lebih baik memiliki sedikit perusahaan penerbangan tetapi kuat bersaing pada tataran nasional, regional dan global serta mampu menunjang pertumbuhan ekonomi nasional (*small but strong*), daripada banyak perusahaan penerbangan tetapi lemah dan tidak mampu bersaing pada tataran nasional, regional dan global. Oleh karena itu, UU Penerbangan antara lain mengatur agar perusahaan penerbangan kuat dan *suistenable*.

UU Penerbangan berlandaskan pada prinsip kebangsaan dan jangka panjang sesuai dengan filosofi penerbangan itu sendiri, tidak dilandasi pada kepentingan individu dan jangka pendek guna mendapatkan keuntungan semata.

Untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus memenuhi 5 (lima) pilar yaitu modal yg cukup, kepemilikan saham mayoritas tunggal (*single majority*) [vide Pasal 108 ayat (3) UU Penerbangan], jaminan bank [vide Pasal 109 ayat (1) huruf f], personel professional (vide Pasal 111),

memiliki dan menguasai pesawat udara yang memadai [vide Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2)], dengan uraian sebagai berikut:

a. Modal perusahaan penerbangan

Industri penerbangan adalah bisnis padat modal, karena itu untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus mempunyai modal yang kuat. Pengalaman kecelakaan Adam Air tanggal 1 Januari 2007 merupakan bukti perlunya modal yang kuat. Sebagai akibat kecelakaan tersebut, para kreditur menagih piutangnya kepada Adam Air. Utang Adam Air terdiri antara lain gaji pegawai, para pekerja, asuransi, bahan bakar, *ground handling*, *passenger handling*, *ramp handling*, biaya pendaratan, asuransi jamsostek, biaya pelayanan navigasi penerbangan, parkir pesawat udara, biaya perawatan gedung, gudang, perkantoran, administrasi, premi asuransi pesawat udara, premi asuransi penumpang, asuransi awak pesawat udara, asuransi pihak ketiga, pengembalian tiket yang sudah dibeli (*advance booking*), utang Adam Air terhadap BRI dan utang-utang lainnya yang jika dihitung hutangnya lebih besar daripada aset yang ada.

b. Kepemilikan saham mayoritas tunggal (*single majority*)

Pemerintah mendorong perusahaan penerbangan nasional mempunyai kemampuan yang kuat pada tataran nasional, regional maupun global. Oleh karena itu kepemilikan saham dan kepengurusan mayoritas harus dimiliki oleh warga negara Indonesia/badan hukum Indonesia.

c. Jaminan bank (*bank guarantee*)

Jaminan bank mempunyai peran yang sangat penting untuk menjamin kelangsungan perusahaan penerbangan itu sendiri.

d. Sumber Daya Manusia yang profesional

Guna menunjang operasional perusahaan penerbangan dalam memenuhi standar keamanan dan keselamatan, maka diperlukan sumber daya manusia yang terlatih dan profesional.

e. Kepemilikan pesawat udara (*aircraft ownership*)

Kepemilikan pesawat udara yang laik udara dalam perusahaan penerbangan merupakan persyaratan mutlak yang harus dipenuhi karena merupakan roh dari bisnis penerbangan guna menuju

terwujudnya keamanan dan keselamatan.

Dari uraian tersebut di atas, perusahaan penerbangan tidak semata-mata berorientasi mencari keuntungan tetapi harus berwawasan kebangsaan, dan mengutamakan keamanan dan keselamatan.

Sehubungan dengan dalil Pemohon dalam permohonannya, Pemerintah memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Terhadap dalil Pemohon yang pada intinya menganggap terdapat diskriminasi terhadap pelaku usaha penerbangan dibandingkan dengan pelaku usaha moda transportasi lain misalnya pelayaran dan dibandingkan pelaku usaha penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia, karena tidak dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara, Pemerintah tidak sependapat dengan anggapan Pemohon tersebut, karena:
 - a. Bahwa pengertian diskriminasi sebagaimana ditentukan dalam Pasal 1 angka 3 UU 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang menyatakan: *"Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan yang langsung ataupun tidak langsung didasarkan pada pembedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik yang berakibat pengurangan, penyimpangan atau penghapusan pengakuan, pelaksanaan, atau penggunaan HAM dan kebebasan dasar baik individual maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya dan aspek kehidupan lainnya."*
 - b. Bahwa dengan memperhatikan pengertian diskriminasi di atas, menurut Pemerintah adalah tidak tepat dan tidak relevan jika Pemohon memperbandingkan antara moda transportasi udara dan moda transportasi laut, karena sifat dan karakteristik perusahaan penerbangan dan perusahaan pelayaran adalah sangat berbeda.
2. Bahwa terhadap anggapan Pemohon yang merasa tidak diberikan peluang untuk dapat turut serta membangun masyarakat dan daerah asal Pemohon melalui usaha penerbangan niaga berjadwal. Ketentuan mengenai jumlah kepemilikan dan penguasaan oleh suatu perusahaan penerbangan niaga berjadwal sebanyak 10 (sepuluh) unit pesawat udara

adalah terlalu banyak bagi Pemohon, karena Pemohon hanya memerlukan 2 (dua) unit pesawat udara untuk melayani rute di sekitar daerah asal Pemohon, Pemerintah memberikan penjelasan sebagai berikut:

- a. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam UU Penerbangan pada dasarnya memberikan kesempatan kepada setiap orang atau badan usaha yang ingin berusaha di bidang penerbangan disesuaikan dengan kemampuan kepemilikan pesawat.
- b. Bahwa jika Pemohon memiliki kemampuan dibawah 10 (sepuluh) pesawat, UU Penerbangan memberikan peluang untuk berusaha di bidang angkutan udara niaga tidak berjadwal.
- c. Bahwa ditetapkannya jumlah pesawat yang dioperasikan paling sedikit 5 (lima) unit pesawat dimiliki dan 5 (lima) unit pesawat dikuasai untuk perusahaan angkutan udara niaga berjadwal adalah untuk mendukung kelangsungan usaha dan memberikan kepastian pelayanan kepada pengguna jasa, serta dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan keseluruhan uraian di atas, Pemerintah dapat menyimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa UU Penerbangan tidak bersifat diskriminatif terhadap setiap orang yang ingin berusaha di bidang Penerbangan asalkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Bahwa Perusahaan Penerbangan memiliki karakteristik dan spesifikasi yang berbeda dengan moda transportasi lainnya.
3. Bahwa UU Penerbangan pada intinya mengatur tentang usaha penerbangan yang tidak semata-mata untuk mencari keuntungan namun juga terkait langsung dengan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan.
4. Bahwa ketentuan tentang jumlah pesawat yang dioperasikan (5 pesawat dimiliki dan 5 pesawat dikuasai merupakan *open legal policy* pembentuk UU) dalam hal ini DPR dan Pemerintah.

V. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan argumentasi tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi yang memeriksa, mengadili dan memutus permohonan pengujian (*constitutional review*) ketentuan *a quo* Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

- 1) Menyatakan bahwa Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
- 2) Menolak permohonan pengujian Pemohon seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
- 3) Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
- 4) Menyatakan ketentuan Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2), Pasal 28I ayat (2), Pasal 33 ayat (4), Pasal 34 ayat (3) UUD 1945.

Selain itu, Presiden mengajukan seorang ahli bernama H.K. Martono dan seorang saksi bernama Shadrach M. Nababan yang menyampaikan keterangan pada persidangan tanggal 4 Mei 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut:

AHLI PRESIDEN

H.K. Martono

- Kondisi transportasi, suasana kebatinan, serta filosofi menjelang pembahasan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sangat memprihatinkan. Pada saat itu kebijakan pemerintah adalah relaksisasi, mendirikan perusahaan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal sangat mudah. Untuk mendirikan perusahaan penerbangan cukup mempunyai dua pesawat dikuasai, tidak perlu banyak modal, tidak perlu memiliki pesawat udara, tidak perlu mempunyai *flight operational officer*, tidak mempunyai pegawai administrasi, tidak mempunyai fasilitas bongkar muat dan/atau untuk embarkasi maupun debarkasi penumpang, barang. Kantornya di ruko, tetapi tidak ada pegawai administrasi. Kantornya cukup di atas, sehingga mudah mobilitas. Terobosan demikian dimaksudkan untuk menghemat biaya agar dapat bersaing dengan

perusahaan penerbangan yang lain dengan tarif yang sangat murah. Tarif murah memang menguntungkan bagi masyarakat umum, tetapi juga tidak lepas dari dampak negatifnya. Perusahaan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal berkembang dengan pesat, tetapi persaingan semakin berat.

- Perang tarif tidak dapat dihindarkan, perusahaan saling mematikan, yang dimakan lebih dahulu adalah transportasi darat. Bus dari Jakarta ke Padang dan Medan gulung tikar karena tidak mampu bersaing dengan transportasi udara. Transportasi kereta api dari Jakarta ke Surabaya terseok-seok, sesudah transportasi darat lumpuh, transportasi laut juga dimakan, sehingga kapal Pelni terpaksa diserahkan kepada TNI AL karena tidak mampu beroperasi.
- Korban kebijakan relaksisasi tidak terbatas pada transportasi darat, kereta api, maupun pelayaran, tetapi juga terhadap transportasi udara sendiri. Setelah transportasi darat, kereta api, dan pelayaran menjadi korban, persaingan perusahaan penerbangan pemain baru dengan perusahaan penerbangan pemain lama, seperti Bouraq, Seulawah, Sempati, Mandala, Zamrud, Indonesian Air Transport setelah pemain lama luluh lantak, maka disusul persaingan antarperusahaan penerbangan pemain baru. Mereka saling memakan dan akhirnya bangkrut karena tidak mampu bertahan. Para pemain baru datang dengan modal seadanya, tidak memiliki pesawat sendiri, tidak profesional, tidak mempunyai kemampuan mengelola risiko yang dihadapi. Larangan terbang ke Eropa banyak kecelakaan yang mencapai puncaknya pada tanggal 1 Januari 2007 dengan jatuhnya Adam Air. Begitu jatuh, semua pesawat udara ditarik pemiliknya, sehingga Adam Air tidak dapat beroperasi sekaligus bangkrut. Pada saat itu, transportasi nasional terkesan naik kereta api tabrakan, naik kapal laut tenggelam, naik pesawat udara jatuh.
- Memperhatikan kondisi transportasi, suasana kebatinan pada saat itu, filosofi Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 adalah seperti negara-negara lain, tidak perlu banyak perusahaan penerbangan yang tidak mampu bersaing. Lebih baik sedikit perusahaan penerbangan, tetapi mampu bersaing pada tataran nasional, regional, maupun global, dan mampu menunjang pertumbuhan ekonomi nasional, *small but strong*. Karena itu, untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus kuat.

- Di samping itu, Undang-Undang Penerbangan berpikir kebangsaan jangka panjang, seperti filosofi dunia penerbangan, tidak berpikir individu, jangka pendek yang semata-mata mencari keuntungan. Agar perusahaan penerbangan kuat dengan mengacu pada filosofi kebangsaan jangka panjang, maka untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus memenuhi syarat lima pilar. Masing-masing adalah modal, saham *majority* tunggal, mayoritas tunggal, *single majority*, jaminan bank, personel profesional, dan mempunyai, yaitu memiliki dan menguasai satu daerah yang mencukupi untuk melayani rute maupun wilayah operasi yang diberikan oleh Pemerintah.
- Kelima pilar tersebut didukung oleh prinsip-prinsip operasional penerbangan, masing-masing *safety*, sesuai dengan Pasal 44 huruf a Konferensi Chicago, *security, regulated industry, compliances, law enforcement, high technology, dan just culture*. Di samping itu, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 juga memberi kesempatan perusahaan penerbangan bergabung dengan sesama perusahaan penerbangan dalam negeri atau perusahaan penerbangan asing agar kuat dan mampu bersaing pada tataran nasional, regional, maupun global.
- Yang Mulia Ketua dan Anggota Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi. Modal. Industri penerbangan adalah bisnis padat modal (*capital intensive*) karena itu untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus memiliki modal yang kuat. Pengalaman membuktikan, kecelakaan Adam Air tanggal 1 Januari 2007 merupakan bukti perlunya modal perusahaan penerbangan yang kuat. Sebagai akibat kecelakaan pesawat udara Adam Air pada tanggal 1 Januari 2007, para kreditur menagih piutang mereka pada Adam Air. Utang Adam Air antara lain terdiri atas, gaji pegawai, para pekerja, asuransi awak pesawat udara, asuransi pesawat udara, bahan bakar, *efficiency turbine, ground handling, passenger handling, REM handling*, biaya pendaratan, asuransi Jamsostek, pelayanan navigasi penerbangan, asuransi pihak ketiga, pengembalian tiket yang sudah dibeli (*advance booking*), utang Adam Air dari BRI, biaya parkir, biaya pendaratan, biaya penyimpanan pesawat negara, perawatan gedung, administrasi, biaya perkantoran, utang, dan lain-lain sebagainya mencapai pada saat itu Rp 436,5 miliar. Sementara itu, modal Adam Air hanya diperkirakan, menurut informasi, hanya Rp 300 miliar. Akhirnya, rakyat menjadi korban karena piutangnya tidak terbayar kembali.

- Saham mayoritas tunggal kita kenal sebagai *single majority share*. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mendorong agar perusahaan penerbangan bergabung sesama perusahaan penerbangan nasional atau perusahaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan asing agar kuat dan mampu bersaing pada tataran nasional, regional, maupun global.
- Dalam hal perusahaan penerbangan nasional bergabung dengan perusahaan penerbangan asing, maka perusahaan penerbangan nasional harus menguasai saham mayoritas tunggal (*single majority share*). Sehingga perusahaan penerbangan dapat menguasai efektif kontrol dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia.
- Dalam praktik Undang-Undang Penanaman Modal Asing itu adalah perusahaan nasional itu harus 51%, praktiknya dibagi-bagi. Katakanlah 35%, kemudian 16% nasional, 49% asing. Dampaknya adalah penguasaan itu adalah efektif kontrolnya berada di asing. Karena itu, Undang-Undang Penerbangan menekankan 51% tidak boleh dibagi, tidak boleh dipecah-pecah.
- Jaminan bank, ini merupakan pilar yang ketiga. Sebelumnya jaminan bank tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958, maupun Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Tetapi mengingat peran penting jaminan bank, maka jaminan bank diatur dalam Pasal 109 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Bahkan dalam praktik setiap kegiatan penunjang penerbangan diharuskan ada jaminan bank.
- Profesionalisme. Sumber daya manusia yang profesional merupakan salah satu komponen keselamatan penerbangan. Karena itu sumber daya manusia di bidang penerbangan merupakan salah satu pilar untuk mendirikan perusahaan penerbangan. Semua personil penerbangan di bidang transportasi udara, teknisi pesawat udara, awak pesawat udara, operasi penerbangan, navigasi penerbangan, bandar udara, keamanan dan keselamatan penerbangan harus profesional, disiplin, bertanggung jawab, cakap, serta tertib dibuktikan dengan sertifikat yang diperoleh dari pendidikan dan/atau pelatihan yang dilakukan oleh yang dilakukan oleh institusi yang telah diakui di instansi pemerintah.
- Agar mencapai tujuan tersebut, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur kebijakan dan persiapan, serta pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan yang meliputi perencanaan sumber daya

manusia, pendidikan dan/atau pelatihan sumber daya manusia, perluasan lapangan kerja, dan pembinaan, serta pemantauan dan evaluasinya.

- Mempunyai armada atau pesawat udara memiliki dan menguasai. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mensyaratkan untuk mendirikan perusahaan penerbangan berjadwal harus mempunyai 10 unit pesawat udara, lima unit pesawat udara dimiliki, lima unit pesawat udara dikuasai yang dapat melayani rute yang diberikan oleh pemerintah. Sedangkan untuk penerbangan tidak berjadwal, harus mempunyai tiga unit pesawat udara, satu unit pesawat udara dimiliki, dua unit pesawat udara dikuasai yang dapat menunjang wilayah operasi yang dilayani.
- Kebijakan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah untuk mendirikan perusahaan penerbangan dilakukan secara bertahap dari perusahaan penerbangan tidak berjadwal, kemudian meningkat menjadi perusahaan penerbangan berjadwal dengan maksud untuk menampung masyarakat yang modalnya terbatas dapat mendirikan perusahaan penerbangan tidak berjadwal.
- Persyaratan kepemimpinan pesawat udara adalah mutlak diperlukan karena pesawat udara adalah rohnya Undang-Undang Penerbangan. Tidak ada perusahaan penerbangan tanpa memiliki pesawat udara.
- Berdasar filosofi kebangsaan dan jangka panjang tersebut, apabila seluruh perusahaan penerbangan di Indonesia tidak memiliki pesawat udara, transportasi udara nasional di Indonesia sangat riskan karena pemilik pesawat udara dapat menarik pesawat udara mereka setiap saat mereka mau. Apabila hal ini terjadi, maka transportasi udara nasional akan kacau, chaos. Hal ini dibuktikan dengan kecelakaan Adam Air. Begitu kecelakaan pesawat udara, mereka ditarik pemiliknya. Karena itu, DPR bersama dengan pemerintah menyetujui Pasal 118.
- Mungkin sekedar kita ingatkan pada waktu Amerika Serikat ada kasus di Irak, Amerika Serikat menyerukan semua kapal siap-siap untuk ditarik kembali. Pasal 118 tadi mengatakan pemegang izin usaha angkutan udara (suara tidak terdengar jelas) wajib memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu, pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud adalah angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit lima unit pesawat udara, dan menguasai paling sedikit lima pesawat udara dengan jenis

yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang diberikan oleh pemerintah. Untuk angkutan udara tidak berjadwal memiliki paling tidak satu unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit dua unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan hidup usaha sesuai dengan daerah operasi daripada perusahaan penerbangan tidak berjadwal.

- Persyaratan kepemilikan pesawat udara tersebut merupakan kebijakan terbuka yang disepakati oleh DPR dengan Pemerintah berdasar kewenangan yang diatur dalam Undang-Undang. Setelah memperhatikan segala aspek untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan penerbangan, tersedianya transportasi udara nasional, dan memberi kesempatan kepada masyarakat untuk ikut berperan di dalam penyelenggaraan transportasi udara.
- Sebagai bahan perbandingan dalam hukum internasional sebagaimana diatur dalam Konferensi Chicago Pasal 44 yang mengatur ada 96 pasal tidak ada satu pasal pun yang mengatur mengenai persyaratan mendirikan perusahaan penerbangan. Semua mengatur dalam masalah-masalah keselamatan penerbangan, tapi tidak mengatur persyaratan jumlah pesawat udara.
- Di Kanada mensyaratkan juga jaminan dalam bentuk jumlah dana. Di India mensyaratkan ada lima pesawat udara, sedangkan di Cina tidak mensyaratkan. Indonesia lebih baik lagi karena mensyaratkan disamping dana juga pesawat udara.
- Persyaratan kepemilikan modal transportasi udara sangat berbeda dengan transportasi darat, laut, maupun kereta api karena mempunyai karakteristik yang berbeda-beda diantara modal transportasi tersebut. Justru perbedaan tersebut mempunyai nilai tambah saling mengisi satu terhadap yang lain. Perbedaan persyaratan tersebut bukan berarti diskriminasi, sebab norma diskriminasi dilarang di dalam Undang-Undang Penerbangan yang mengalir dari Pasal 2 Undang-Undang Charter, kemudian Pasal 28 dan Pasal 15 Konferensi Chicago, dan sekaligus masuk ke Undang-Undang Penerbangan.

SAKSI PRESIDEN

Shadrach M. Nababan

- Saksi sebagai saksi fakta menerangkan secara sistematis menurut pola 4P (*Philosophy, Policy, Procedure, Practice*) tentang penerbangan menurut apa yang saya ketahui, yang saya alami, dan saya rasakan sebagai berikut.

- Di tataran philosophy, lingkungan alam kegiatan penerbangan atau environment berlangsung di ruang udara sehingga penerbangan tersebut sekaligus harus bergerak di media tiga dimensi horizontal, vertikal, dan lateral, atau menjadi empat dimensi bilang dihitung dengan waktu atau *time*. Sehingga untuk mempertahankan keberadaannya, kegiatan ini harus terus menerus mempertahankan kecepatan tertentu yang relatif tinggi (*high speed*), tunduk pada hukum aerodinamika.
- Oleh karena itu, penerbangan sejatinya selalu terancam bahaya pemusnah akibat dari tiga energi yang melekat pada dirinya, yaitu energi potensial karena ia berada pada ketinggian dan gravitasi, energi kinetis akibat dari adanya kecepatan versus gesekan maupun benturan, dan energi panas akibat adanya bahan bakar yang dia bawa versus terjadinya kebakaran.
- Dalam penerbangan dikenal adagium *anything that can happen, it will*. Faktor manusia, pilot, awak pesawat, lainnya dan seluruh penumpang, Selama penerbangan berlangsung, sedang berada di luar kodrat kehidupannya dan hanya dapat bertahan hidup karena mereka ditopang oleh teknologi. Semakin tinggi meninggalkan permukaan bumi, bukan hanya suhu dan tekanan udara yang berubah di atmosfer, tetapi juga jumlah oksigen semakin menipis sehingga di atas 10.000 kaki manusia tidak lagi dapat bernafas dengan normal.
- Kemudian wahana atau pesawat terbang. Harus senantiasa laik terbang (*air worthy*) sejak ia meninggalkan daratan, selama berada di udara, sampai dengan ia kembali mendarat di mana saja di permukaan bumi ini karena benda apa pun yang berada di ruang udara yang dipengaruhi oleh gravitasi bumi, ia akan dengan cara apa pun kembali ke permukaan bumi (*what goes up, must goes down*).
- Pilot yang mengeksekusi penerbangan itu dulu disebut *the right staff* karena tidak semua orang mempunyai bakat, talenta, dan bisa menjadi pilot yang mempunyai airmanship, yaitu *knowledge, skill, dan experience* yang mumpuni dan senantiasa menjaga dirinya *fit to fly physically dan mentally*. Sehingga senantiasa tidak pernah terlambat melakukan *corrective actions* dan mengambil keputusan terbaik bagi keselamatan penerbangannya, Pasal 55 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

- Jadi pilot adalah manusia yang sejak rekrutmen, pendidikan dan pelatihan, menjalankan tugas terbang harus terus menerus merawat, mempertahankan profisiensinya *every six months*, sampai dengan ia mencapai masa purna tugasnya. Di sini ada adagium, *the sky is the vast place but there is no room for error*.
- Oleh karena itu, nyatalah bahwa penerbangan itu sangat spesifik dan mempunyai karakteristik yang sangat unik, yang tidak layak bila dipersamakan dengan model transportasi lain dan status tersebut menuntut adanya pengaturan khusus yang harus diutamakan. Mohon maaf, saya mengutip adagium hukum, *lex specialis derogate legi generalis*.
- Di tataran *policy*, aspek *flight safety* merupakan hal yang mutlak (*paramount importance*) dalam segala segi yang berkaitan dengan penerbangan dan mengikat kepada semua perilaku penerbangan ini mulai dari regulator (*civil efficient authority*), *manufacture*, perancang dan pembuat pesawat terbang, operator penerbangan, lembaga pelayanan penerbangan, dan semua unit usaha atau unit kerja penunjang penerbangan. Sampai kepada setiap personil penerbangan yaitu pilot, mekanik, dan ATC, dan lainnya.
- Dunia bersepakat melalui 19 *anexis to Chicago convention* untuk mengaturnya secara ketat (*highly regulated*). Adanya harmonisasi peraturan perundang-undangan nasional dengan internasional untuk memastikan penerapan SARP (*Standard and Recommended Practices*). Hal ini adalah menjadi tanggung jawab masing-masing negara yang di IKO disebut sebagai *contracting state*. Lebih lanjut diterangkan oleh Saksi/Ahli Prof. Martono tadi. Disebutkan *highly regulated* karena semua aspek, faktor, komponen sampai kepada parameter di dalam penerbangan diatur alias ada standarnya. Ada operating limitationnya maksimal maupun minimal dan ada pula batas usianya atau lifetime limitnya.
- Yang ketujuh, diperlukan tingkat profesionalisme yang tinggi karena *hazard* yang jumlahnya ribuan itu apabila tidak dikelola dengan baik akan menimbulkan *errors* atau jumlahnya ratusan, dan bila *errors* yang tidak ditangani dengan baik akan menimbulkan insiden yang jumlahnya puluhan, dan bila insiden tidak dilakukan mitigasi, akan berakibat sebuah *accident*. Pencegahan atau *preventive actions* ini dapat dicapai melalui pendidikan dan pelatihan khusus dan periodik. Sertifikasi dan pengawasan yang ketat (*safety over side*) dan harus menggunakan pesawat terbang setipe yang akan dia

awaki. Namun di dalam perkembangannya, kini dapat menggunakan prasarana diklat modern seperti CBT (*Computer Base Training*), IPT (*Integrated Procedure Training*), sarana yang sudah mendekati *copy layout*. Kemudian FBS (*Fix Base Simulator*) yang bentuknya sudah persis dengan ruang kemudi dan FFS (*Full Flight Simulator*) adalah FBS yang dilengkapi dengan *motion* enam *axis*.

- Diperlukan sistem yang ketat dan penerapan budaya keselamatan *just culture* sehingga diperoleh kemajuan nyata di bidang efisien *safety* sampai tahun 1970-an toleransi satu kecelakaan per 1.000 penerbangan. Sampai tahun 1990, toleransi tersebut sudah menjadi satu kecelakaan per 100.000 penerbangan dan sesudah itu hingga sekarang toleransinya sudah mencapai 1 kecelakaan per 1.000.000 penerbangan.
- Oleh karena itulah penerbangan kini menjadi moda transportasi yang paling aman di dunia bila dihitung dengan perbandingan antara jumlah korban (*number of fatalities*) dengan jumlah penumpang yang diangkut (*total passengers carry get out*).
- Di tataran prosedur, kelaikudaraan (*airworthiness*) pesawat terbang dilakukan sertifikasi dan validasi sejak tahap rancang bangun, proses produksi, registrasi, pengoperasian, dan perawatan (*schedule maintenance*), dan *unschedule maintenance* setiap pesawat terbang. Personil penerbangan, khususnya pilot, harus melakukan *medical examination* dan propisiasi cek sebanyak dua kali dalam setahun. *Cross check* tersebut membutuhkan sarana diklat, yaitu pesawat terbang yang dengan kemajuan teknologi sudah dapat dilakukan dengan sintetik, *flight simulation training device*, atau *flight simulator*.
- Sebelas. Otoritas penerbangan tunduk dan melaksanakan *law enforcement* setiap diktum pada peraturan perundang-undangan yang telah dinyatakan berlaku.
- Yang Mulia Majelis Hakim, di tataran practices. Menjalankan kegiatan penerbangan dengan doktrin, dengan urutan *safety, regularity, passenger comfort, dan economy*. Personal penerbangan melakukan penerbangan dengan etika profesi, disiplin, dan taat (SOP). Operator penerbangan pengelola Bandar udara, lembaga penyedia pelayanan navigasi, lembaga pelayanan meterologi, dan lembaga pelayanan *search and rescue* harus menjalankan kewajibannya, terutama untuk menjaga peringkat keselamatan

penerbangan. Otoritas penerbangan harus melakukan pembinaan, regulasi, organisasi, sistem, operasional, dan kompetensi SDM, khususnya *safety oversight* secara konsisten dan berkesinambungan.

- Dengan pemahaman 15 butir di atas, maka saya berbicara untuk diri saya dan rekan pilot lainnya telah merasakan betul bahwa ketentuan yang mensyaratkan kemampuan perusahaan penerbangan untuk memberikan iklim kerja dan fasilitas, sarana, prasarana pendidikan pelatihan untuk mencapai dan mempertahankan kompetensi, kualitas keputusan yang diambil demi keselamatan penerbangan, profesionalisme telah memberinya rasa nyaman dalam kegiatan kehidupan yang dinamis dan penuh tantangan ini.
- Adapun jumlah minimum kepemilikan yang dipersyaratkan tersebut adalah untuk memastikan adanya kemerdekaan untuk mengatur pelaksanaan kewajiban mematuhi regulasi, fleksibilitas dalam penjadwalan operasional, dan tanggung jawab untuk memberikan pelayanan transportasi yang dijanjikan kepada masyarakat. Untuk penerbangan komersial, jumlah tersebut, lima unit pesawat terbang yang dimiliki, memenuhi keekonomisan (*economically visible*) untuk membeli atau membeli satu flight simulator yang harganya memang mahal itu. Pemilihan *flight simulator* tersebut berdampak positif pada utilisasi pilot karena akan mengurangi atau menghilangkan *travel time* untuk training di luar negeri, membuka lapangan tenaga kerja domestik, dan menghemat devisa yang bila dibandingkan harus mengirim mereka pergi ke luar negeri.
- Hal ini sekaligus membuat kami, para pilot, merasa nyaman karena kemampuan perusahaan yang ditunjukkan dengan memenuhi ketentuan tersebut akan sedikit banyak menutup godaan bagi perusahaan untuk mencari celah menurunkan margin keselamatan penerbangan demi alasan finansial, apalagi profit.

[2.4] Menimbang bahwa Mahkamah telah mendengar keterangan dari Dewan Perwakilan Rakyat pada persidangan tanggal 4 Mei 2015, yang pada pokoknya sebagai berikut:

Terhadap dalil para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Permohonan *a quo*, DPR-RI menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Kedudukan Hukum (Legal Standing) Para Pemohon

Menanggapi permohonan Pemohon *a quo*, DPR berpandangan bahwa Pemohon harus dapat membuktikan terlebih dahulu apakah benar para Pemohon sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan atas berlakunya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji, khususnya dalam mengkonstruksikan adanya kerugian terhadap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagai dampak dari diberlakukannya ketentuan yang dimohonkan untuk diuji.

Terhadap kedudukan hukum (*legal standing*) tersebut, DPR menyerahkan sepenuhnya kepada Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang mulia untuk mempertimbangkan dan menilai apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) atau tidak sebagaimana yang diatur oleh Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi dan berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Nomor 011/PUU-V/2007.

2. Pengujian UU Penerbangan

Terhadap permohonan pengujian Pasal 118 ayat (1) huruf b dan Pasal 118 ayat (2) UU Penerbangan, DPR menyampaikan keterangan sebagai berikut:

1. Bahwa transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dan hal ini tercermin kepada kebutuhan mobilitas seluruh masyarakat di semua sektor dan wilayah. Peran sektor transportasi sebagai penggerak roda perekonomian Indonesia di semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta mempererat hubungan antar bangsa.
2. Bahwa pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan bagi daerah yang berpotensi namun belum berkembang.
3. Bahwa menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, maka penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan berdayaguna dengan harga yang wajar.

4. Bahwa mengingat penting dan strategisnya peranan penerbangan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka pembinaannya dilakukan oleh negara melalui Pemerintah. Pembinaan tersebut meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan.
5. Bahwa sektor penerbangan mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal dan mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri, sektor penerbangan juga memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal. Pengembangan penerbangan perlu ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari prasarana dan sarana penerbangan, peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, berhasil guna serta dapat diterapkan.
6. Bahwa dalam rangka mewujudkan sektor penerbangan sebagaimana diuraikan pada angka 4, maka UU Penerbangan menerapkan prinsip yang juga diterapkan oleh negara-negara lain, yaitu tidak perlu banyak perusahaan penerbangan, tetapi tidak mampu dan sangat lemah, lebih baik sedikit tetapi kuat bersaing pada tataran nasional, regional dan global serta mampu menunjang pertumbuhan ekonomi nasional (*small but strong*), karena itu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur perusahaan penerbangan harus kuat. Agar perusahaan penerbangan menjadi kuat, persyaratan untuk mendirikan perusahaan penerbangan harus berat.
7. Bahwa salah satu persyaratan dalam industri penerbangan adalah diaturnya pembatasan minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara yang tercantum dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan Pasal 118 ayat (2) UU Penerbangan. Pembatasan tersebut bertujuan untuk memperkuat industri penerbangan yang pada akhirnya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi baik di daerah yang menjadi rute penerbangan niaga berjadwal maupun mendorong pertumbuhan bisnis angkutan udara itu sendiri.

8. Bahwa menurut DPR, adanya batasan tersebut diharapkan dapat menciptakan mekanisme usaha yang transparan dan akuntabel dalam dunia penerbangan, namun usaha itu tetap mengedepankan prinsip kepentingan nasional, kesejahteraan umum serta memberikan rangsangan bagi pemerintah daerah guna meningkatkan kegiatan ekonominya melalui sektor penerbangan.

Hal tersebut Seperti disampaikan dalam pendapat akhir salah satu Fraksi DPR pada saat pembahasan UU Penerbangan yaitu: *".....,Adanya batasan tersebut diharapkan tercipta mekanisme usaha yang transparan dan akuntabel dalam dunia penerbangan, namun usaha itu tetap mengedepankan prinsip kepentingan nasional, kesejahteraan umum serta memberikan rangsangan bagi pemerintah daerah guna meningkatkan kegiatan ekonominya melalui sektor penerbangan..."*.

9. Bahwa disamping itu, pembatasan minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan Pasal 118 ayat (2) UU Penerbangan dimaksudkan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada konsumen sehingga pada akhirnya mampu bersaing dengan maskapai lain baik sesama maskapai nasional maupun maskapai asing.

Dalam Risalah rapat pembahasan RUU Penerbangan pada tingkat Panitia Kerja (Panja) Tahun sidang 2008-2009 masa sidang I yang dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 27 Agustus 2008 terdapat pandangan dari salah satu Fraksi DPR perihal persyaratan minimal pemilikan dan penguasaan pesawat yaitu: *".....banyak masyarakat di terlantarkan jadi korban ketidak sediaan pesawat yang dia tidak bisa lagi mengupayakan dalam waktu dekat pesawat pengganti umpamanya, ya ini kan persyaratan yang kita ingin perusahaan-perusahaan penerbangan ini semakin kuat di dalam melayani masyarakat, untuk melayani dalam negeri saja susah bagaimana dia bisa bersaing di dunia internasional, ..."*

10. Pengaturan pembatasan minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara diperlukan untuk mewujudkan perusahaan penerbangan nasional yang kuat dengan ditunjukan ketersediaan armada yang selalu siap siaga untuk melayani penumpang. Pada saat perumusan substansi ini banyak terjadi perusahaan penerbangan menelantarkan penumpang akibat

pesawat mengalami gangguan atau kerusakan sementara perusahaan penerbangan tersebut armada cadangannya tidak memadai untuk mengantisipasi keterlambatan dan gangguan pesawat. Untuk memperkuat perusahaan (penerbangan) persyaratan juga harus semakin berat, jadi perusahaan penerbangan itu minimal memiliki 5 menguasai 5 jadi dengan demikian kasus keterlambatan yang menyebabkan banyak masyarakat ditelantarkan jadi korban akibat ketidaksediaan pesawat yang tidak bisa upayakan dalam waktu dekat dengan pesawat pengganti. Persyaratan yang diinginkan bertujuan perusahaan penerbangan semakin kuat melayani masyarakat, dan bersaing dengan maskapai internasional. Perusahaan penerbangan harus ketat persyaratannya bukan tidak ingin memberikan kesempatan kepada pengusaha baru untuk berkembang akan tetapi perusahaan penerbangan adalah padat modal, manajemen yang ketat dan keselamatan yang tinggi.

11. Bahwa berdasarkan uraian diatas DPR berpandangan ketentuan Pasal 118 ayat (1) huruf b dan Pasal 118 ayat (2) UU Penerbangan tidak bertentangan dengan Pasal 28C ayat (2), Pasal 28I ayat (2), Pasal 33 ayat (4) dan Pasal 34 ayat (3) UUD 1945, Pembatasan hak setiap orang dalam UU Penerbangan bertujuan melindungi kepastian dan hak konsumen penerbangan bila terjadi gangguan dan keterlambatan dari perusahaan penerbangan yang selama ini sering terjadi penelantaran penumpang akibat tidak tersedianya pesawat yang siap sedia.
12. Mengenai kekhawatiran pemohon tentang adanya pelaku usaha penerbangan asing yang tidak dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara dan dikaitkan dengan adanya kebijakan *open sky* akan semakin mengancam kelangsungan usaha angkutan udara niaga berjadwal nasional yang tidak memenuhi ketentuan batas minimum kepemilikan pesawat, maka DPR berpendapat bahwa para pihak yang melakukan kegiatan usaha angkutan udara niaga berjadwal asing yang akan melintasi rute tertentu di wilayah Indonesia tetap diikat oleh ketentuan perjanjian bilateral dan tetap memperhatikan atau mempertimbangkan prinsip berkeadilan dan timbal balik, kemudian pelaksanaannya juga secara bertahap. Hal ini sesuai bunyi Pasal 86 ayat (3) "Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*)” demikian juga mengenai kebijakan open sky yang diatur dalam Pasal 90 ayat (2) UU Penerbangan telah mengatur “Perjanjian bilateral atau multilateral sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan mempertimbangkan kepentingan nasional berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*)”.

13. Kebijakan *Open Sky* merupakan kesepakatan antar Negara yang membuka persaingan bebas industri penerbangan dari maskapai hingga operator bandara. Namun kebijakan tersebut tetap dibatasi oleh ketentuan Pasal 86 dan Pasal 90 UU Penerbangan yaitu tetap mempertimbangkan kepentingan nasional dan berdasarkan prinsip keadilan (*fairness*) dan timbal balik (*reciprocity*)”.
14. DPR berpendapat bahwa berbagai persoalan atau permasalahan yang berkaitan dalam sektor penerbangan, tantangan maupun dinamikanya telah diantisipasi dengan sangat baik dan komprehensif pada saat pembahasan RUU Penerbangan, namun apabila saat ini norma pengaturan di dalam UU Penerbangan mengalami permasalahan atau kendala di dalam pelaksanaannya maka apa yang disampaikan oleh para pemohon sebenarnya bukanlah persoalan konstitusionalitas norma, tetapi merupakan persoalan implementasi norma yang diiringi dengan kesiapan teknis, infrastruktur, dan kebijakan dari *stakeholder* yang terkait dalam penyelenggaraan angkutan penerbangan.

[2.5] Menimbang bahwa Mahkamah telah menerima kesimpulan yang disampaikan oleh Pemohon pada tanggal 8 Mei 2015, yang pada pokoknya tetap pada pendiriannya;

[2.6] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam berita acara persidangan yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini;

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076, selanjutnya disebut UU 48/2009), salah satu kewenangan konstitusional Mahkamah adalah mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji Undang-Undang terhadap UUD 1945;

[3.2] Menimbang bahwa permohonan Pemohon adalah untuk menguji konstitusionalitas norma Undang-Undang, *in casu* Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, selanjutnya disebut UU 1/2009) terhadap Pasal 28C ayat (2), Pasal 28I ayat (2), Pasal 33 ayat (4) dan Pasal 34 ayat (3) UUD 1945. Dengan demikian, terhadap hal tersebut, Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum (*legal standing*) Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasan, yang dapat bertindak sebagai Pemohon dalam pengujian suatu Undang-Undang terhadap UUD 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);

- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam pengujian Undang-Undang terhadap UUD 1945 harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;

[3.4] Menimbang pula bahwa Mahkamah sejak Putusan Nomor 006/PUU-III/2005 bertanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 bertanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi lima syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut harus bersifat spesifik dan aktual atau setidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dengan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa Pemohon sebagai perorangan warga negara Indonesia memiliki minat untuk mendirikan perusahaan penerbangan nasional dan telah berkecimpung cukup lama di bidang penerbangan telah merasa dirugikan akibat berlakunya Undang-Undang *a quo*;

[3.6] Menimbang bahwa berdasarkan dalil Pemohon dikaitkan dengan pertimbangan di atas, menurut Mahkamah, bahwa dalam kedudukannya sebagai perseorangan warga negara Indonesia, terdapat kerugian konstitusional bagi Pemohon dan kerugian tersebut bersifat aktual, spesifik, atau setidaknya potensial akibat berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian dalam permohonan *a quo*, di mana jika permohonan *a quo* dikabulkan maka kerugian dimaksud tidak akan atau tidak lagi terjadi. Sehingga dengan demikian Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;

[3.7] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo* dan Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*, selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan pokok permohonan;

Pokok Permohonan

[3.8] Menimbang bahwa maksud dan tujuan permohonan Pemohon adalah pengujian konstitusionalitas Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, selanjutnya disebut UU 1/2009) terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yakni:

Pasal 118 ayat (1) huruf b UU 1/2009: *“Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib:*

...

b. memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu”.

Pasal 118 ayat (2) UU 1/2009: *“Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:*

- a. angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;*
- b. angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan*
- c. angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat*

udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute dan daerah operasi yang dilayani.

Menurut Pemohon, ketentuan tersebut bertentangan dengan:

- Pasal 28C ayat (2) UUD 1945, *"Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa, dan negaranya"*.
- Pasal 28I ayat (2) UUD 1945, *"Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu"*.
- Pasal 33 ayat (4) UUD 1945, *"Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional"*.
- Pasal 34 ayat (3) UUD 1945, *"Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak"*.

[3.9] Menimbang dalam permohonannya, Pemohon mendalilkan bahwa terdapat diskriminasi terhadap pelaku usaha penerbangan dibandingkan dengan pelaku usaha moda transportasi lain misalnya pelayaran dan dibandingkan pelaku usaha penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia, karena tidak dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) UU 1/2009;

[3.10] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalil-dalilnya, Pemohon mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-5. Adapun untuk mendukung keterangannya, Presiden mengajukan seorang saksi dan seorang ahli yang menyampaikan keterangannya dalam persidangan tanggal 4 Mei 2016 sebagaimana selengkapnya telah diuraikan pada bagian Duduk Perkara;

[3.11] Menimbang bahwa Pemohon dan Presiden mengajukan kesimpulan yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah pada tanggal 8 Mei 2015 dan Presiden pada tanggal 20 Mei 2015, yang pada pokoknya tetap pada pendiriannya;

[3.12] Menimbang bahwa terkait dengan dalil Pemohon tentang adanya diskriminasi terhadap pelaku usaha penerbangan dibandingkan dengan pelaku usaha moda transportasi lain misalnya pelayaran dan dibandingkan pelaku usaha

penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia, karena tidak dikenakan ketentuan terhadap jumlah minimum kepemilikan dan penguasaan pesawat udara, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 ayat (1) huruf b dan ayat (2) UU 1/2009, Mahkamah berpendapat bahwa metode bernalar dalam hukum yang paling umum digunakan adalah penafsiran hukum dan konstruksi hukum. Dalam pandangan Mahkamah, sebagaimana telah menjadi pendiriannya selama ini, hukum dikatakan adil apabila norma hukum itu memungkinkan hadirnya penafsiran atau konstruksi hukum di mana seseorang diperlakukan sama untuk hal yang sama dan diperlakukan berbeda untuk hal yang memang berbeda (vide antara lain Putusan Mahkamah Nomor 27/PUU-V/2007 dan terakhir Putusan Nomor 25/PUU-XIII/2015). Dengan pernyataan ini tampak jelas bahwa ada kondisi-kondisi tertentu yang menyebabkan di mana justru akan menjadi tidak adil tatkala atas nama menegakkan prinsip persamaan di hadapan hukum seseorang dalam suatu kasus serta-merta diperlakukan sama dengan seseorang lainnya dengan mengabaikan begitu saja perbedaan-perbedaan kondisi yang nyata-nyata ada pada kedua perkara tersebut seperti moda transportasi yakni penerbangan dan pelayaran sebagaimana dicontohkan oleh Pemohon;

Berbeda dengan pelayaran, penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. 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, keselamatan, keamanan, efektivitas, dan efisiensi, sehingga perusahaan penerbangan seharusnya tidak semata-mata berorientasi mencari keuntungan tetapi harus berwawasan kebangsaan, dan mengutamakan keamanan dan keselamatan.

[3.13] Menimbang bahwa “diskriminasi” dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia diberi pengertian, *“Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan yang langsung ataupun tidak langsung didasarkan pada perbedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik,*

kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik yang berakibat pengurangan, penyimpangan atau penghapusan pengakuan, pelaksanaan, atau penggunaan HAM dan kebebasan dasar baik individual maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya dan aspek kehidupan lainnya.” Dengan demikian, objek diskriminasi adalah orang, sehingga tidak tepat dan tidak relevan jika Pemohon memperbandingkan antara moda transportasi udara dan moda transportasi laut. Di samping itu, sifat dan karakteristik perusahaan penerbangan dan perusahaan pelayaran adalah sangat berbeda. Dengan demikian, ditetapkannya jumlah pesawat yang dioperasikan paling sedikit 5 (lima) unit pesawat dimiliki dan 5 (lima) unit pesawat dikuasai untuk perusahaan angkutan udara niaga berjadwal adalah untuk mendukung kelangsungan usaha dan memberikan kepastian pelayanan kepada pengguna jasa, serta dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan dan ini menjadi bagian dari *open legal policy* pembentuk Undang-Undang.

Menurut Mahkamah, UU 1/2009 pada intinya mengatur tentang usaha penerbangan yang tidak semata-mata untuk mencari keuntungan namun juga terkait langsung dengan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan, di samping bahwa perusahaan penerbangan memiliki karakteristik dan spesifikasi yang berbeda dengan moda transportasi lainnya. Di samping itu UU 1/2009 harus berlandaskan pada prinsip kebangsaan dan jangka panjang sesuai dengan filosofi penerbangan itu sendiri, tidak boleh dilandasi pada kepentingan individu dan jangka pendek guna mendapatkan keuntungan semata.

[3.14] Menimbang, berdasarkan seluruh pertimbangan di atas, Mahkamah berpendapat bahwa dalil-dalil Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1] Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;
- [4.2] Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3] Permohonan Pemohon tidak beralasan menurut hukum.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5226), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili,

Menyatakan menolak permohonan Pemohon untuk seluruhnya;

Demikian diputuskan dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh delapan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Maria Farida Indrati, Suhartoyo, Aswanto, Manahan MP Sitompul, Wahiduddin Adams, dan I Dewa Gede Palguna, masing-masing sebagai Anggota, pada **hari Rabu, tanggal dua, bulan Maret, tahun dua ribu enam belas**, dan **hari Selasa, tanggal dua puluh enam, bulan Juli, tahun dua ribu enam belas**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada **hari Kamis, tanggal empat, bulan Agustus, tahun dua ribu enam belas**, selesai diucapkan **pukul 11.11 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi, yaitu Arief Hidayat selaku Ketua merangkap Anggota, Anwar Usman, Maria Farida Indrati, Suhartoyo, Aswanto, Manahan MP Sitompul, Wahiduddin Adams, I Dewa Gede Palguna, dan Patrialis Akbar, masing-masing sebagai Anggota, dengan didampingi oleh Fadzlun Budi SN sebagai Panitera Pengganti, dihadiri oleh Pemohon, Presiden atau yang mewakili, dan Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Arief Hidayat

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Anwar Usman

ttd.

Maria Farida Indrati

ttd.

Suhartoyo

ttd.

Aswanto

ttd.

Manahan MP Sitompul

ttd.

Wahiduddin Adams

ttd.

I Dewa Gede Palguna

ttd.

Patrialis Akbar

PANITERA PENGGANTI,

ttd

Fadzlun Budi SN

**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**