

LOCAL CHAPTERS' WRITING



SORTED BY TYPE OF WRITING:
LEGAL OPINION

DAFTAR ISI

**Dividen Interim sebagai “Ranjau Hukum”: Analisis Pasal 72 Ayat (6) UUP
terhadap Tanggung Renteng Direksi dan Dewan Komisaris**

ALSA LC USK: Muhammad Khalil

3

**Apakah POJK No. 22/POJK.04/2021 tentang *Multiple Voting*
Shares Memiliki Keabsahan Hukum Ditinjau dari Pasal 84 Ayat (1) UUP
yang Menganut Prinsip *One Share One Vote*?**

ALSA LC USK: Muhammad Khalil

14

**Tanggung Jawab Hukum PT Sawit Panen Terus atas Pembukaan Kebun
Sawit Ilegal dan Kerusakan Lingkungan di Kecamatan Sultan Daulat, Kota
Subulussalam, Aceh**

ALSA LC USK: Muhammad Khalil

25

**Pendapat Hukum Mengenai Legalitas dan Risiko atas
Penawaran *Corporate Block Charter* oleh ATW Airlines kepada PT Mineral
Beach Discovery**

ALSA LC UB: Aditya Vista, Putu Andika, dan Neysa Qasya

39

**Melacak Jejak Hukum Mengenai Fenomena Gagal Bayar Pinjaman Online
di Indonesia**

ALSA LC UNUD: Nathaniel Ardyanto Hasudungan Nababan

67

DIVIDEN INTERIM SEBAGAI 'RANJAU HUKUM': ANALISIS PASAL 72 AYAT (6) UUPT TERHADAP TANGGUNG RENTENG DIREKSI DAN DEWAN KOMISARIS

Disusun Oleh:

Muhammad Khalil

A. PENDAHULUAN

Pembagian dividen interim merupakan instrumen keuangan yang lazim digunakan oleh Perseroan Terbatas (PT) di Indonesia untuk mendistribusikan laba kepada pemegang saham sebelum tahun buku berakhir.¹ Mekanisme ini memberikan fleksibilitas finansial yang signifikan: perseroan dapat mengoptimalkan arus kas pemegang saham tanpa menunggu penyelenggaraan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) tahunan, sehingga secara strategis meningkatkan daya tarik investasi pada saham perseroan.

Dalam konteks hukum korporasi Indonesia, pembagian dividen interim diatur secara spesifik dalam Pasal 72 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana diubah melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 (selanjutnya disebut “UUPT”).² Pasal tersebut menetapkan sejumlah syarat kumulatif yang harus dipenuhi sebelum dividen interim dapat dibagikan, mulai dari persyaratan anggaran dasar, batas minimum kekayaan bersih, hingga tidak terganggunya kemampuan perseroan memenuhi kewajiban kepada kreditor.³

Di balik kemudahan prosedural tersebut, terdapat konstruksi pertanggungjawaban hukum yang memiliki implikasi serius bagi organ perseroan. Pasal 72 ayat (6) UUPT menegaskan bahwa apabila pemegang saham tidak dapat mengembalikan dividen interim yang telah diterima dan dalam hal perseroan mencatatkan kerugian di akhir tahun buku, maka Direksi dan Dewan Komisaris bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kerugian

¹Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, Pasal 72 ayat (1).

²M. Yahya Harahap, Hukum Perseroan Terbatas (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), 545.

³Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 72 ayat (2) dan (3).



yang timbul.⁴ Rumusan ini menimbulkan pertanyaan fundamental yang belum terjawab secara tuntas dalam literatur hukum perseroan Indonesia.⁵

Ketidakjelasan normatif Pasal 72 ayat (6) UUPT terletak pada absennya kualifikasi unsur kesalahan (*fault*) secara eksplisit dalam rumusannya, berbeda dengan Pasal 97 ayat (5) UUPT yang secara tegas memberikan mekanisme pembuktian terbalik kepada Direksi yang dapat membuktikan itikad baik dan kehati-hatian dalam pengelolaan perseroan.⁶ Ketidaksimetrisan normatif ini berpotensi menciptakan rezim pertanggungjawaban yang bersifat mutlak (*strict liability*), sebuah konstruksi yang secara komparatif jauh lebih berat dibandingkan perlakuan hukum korporasi di yurisdiksi *Delaware* dan Inggris.⁷ Lebih jauh, Pasal 72 ayat (4) UUPT membedakan secara tegas peran Direksi (yang memutuskan) dan Dewan Komisaris (yang menyetujui) dalam pembagian dividen interim.⁸ Namun Pasal 72 ayat (6) menempatkan keduanya secara tampak setara dalam konteks tanggung renteng. Perbedaan gradasi pertanggungjawaban antara organ yang bersifat eksekutif (Direksi) dengan organ yang bersifat pengawas (Komisaris), sebagaimana diatur dalam Pasal 108 UUPT menjadi isu proporsionalitas yang signifikan dan perlu dianalisis secara mendalam.⁹

B. DASAR HUKUM

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4756), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6856);
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), khususnya ketentuan mengenai perikatan dan tanggung jawab;

⁴Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 72 ayat (6).

⁵BP Lawyers Counselors at Law, "Risiko Fatal Direksi Bagi Dividen Interim," BP Lawyers, 6 April 2026, <https://bplawyers.co.id/2026/04/06/risiko-fatal-direksi-bagi-dividen-interim/>.

⁶Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 97 ayat (5).

⁷Delaware General Corporation Law (DGCL), Delaware Code Title 8, Section 170.

⁸Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 72 ayat (4).

⁹Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 108 ayat (1).



3. Delaware General Corporation Law (DGCL), Delaware Code Title 8, sebagai referensi komparatif;
4. UK Companies Act 2006, Section 847, sebagai referensi komparatif.

C. DATA DAN DOKUMEN

Pendapat hukum ini disusun berdasarkan penelaahan terhadap dokumen dan sumber-sumber berikut:

1. Artikel hukum: BP Lawyers Counselors at Law, "Risiko Fatal Direksi Bagi Dividen Interim", dipublikasikan pada 6 April 2026 (<https://bplawyers.co.id/2026/04/06/risiko-fatal-direksi-bagi-dividen-interim/>);
2. Naskah akademis Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
3. M. Yahya Harahap, *Hukum Perseroan Terbatas*, Jakarta: Sinar Grafika, 2009;
4. Munir Fuady, *Hukum Perusahaan dalam Paradigma Hukum Bisnis*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2002;
5. Stephen M. Bainbridge, *The Business Judgment Rule as Abstention Doctrine*, Vanderbilt Law Review, Vol. 57, No. 1, 2004;
6. Robert C. Clark, *Corporate Law*, New York: Aspen Publishers, 1986.

D. KASUS POSISI

1. Bahwa Perseroan Terbatas sebagai badan hukum yang telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dapat membagikan dividen interim kepada pemegang saham sebelum tahun buku berakhir, sepanjang memenuhi ketentuan Pasal 72 UUPT;
2. Bahwa mekanisme pembagian dividen interim tidak mensyaratkan persetujuan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), melainkan cukup berdasarkan keputusan Direksi setelah memperoleh persetujuan Dewan Komisaris sebagaimana diatur dalam Pasal 72 ayat (4) UUPT;



3. Bahwa Pasal 72 ayat (2) dan ayat (3) UUPT menetapkan dua syarat finansial yang wajib dipenuhi sebelum dividen interim dapat dibagikan: (i) jumlah kekayaan bersih perseroan tidak menjadi lebih kecil dari modal ditempatkan dan disetor ditambah cadangan wajib; dan (ii) pembagian tidak mengganggu kemampuan perseroan memenuhi kewajiban kepada kreditor;
4. Bahwa apabila pada akhir tahun buku perseroan ternyata mencatatkan kerugian neto, pemegang saham wajib mengembalikan dividen interim yang telah diterima sesuai Pasal 72 ayat (5) UUPT;
5. Bahwa dalam hal pemegang saham tidak dapat mengembalikan dividen interim dimaksud, Pasal 72 ayat (6) UUPT menetapkan bahwa Direksi dan Dewan Komisaris bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kerugian perseroan yang timbul;
6. Bahwa rumusan Pasal 72 ayat (6) UUPT tidak menyertakan kualifikasi unsur kesalahan (*fault*) secara eksplisit, berbeda dengan Pasal 97 ayat (5) UUPT yang secara tegas memberikan mekanisme pembuktian terbalik kepada Direksi yang dapat membuktikan itikad baik dan kehati-hatian dalam pengelolaan perseroan;
7. Bahwa ketidakjelasan normatif ini menimbulkan pertanyaan fundamental tentang sifat pertanggungjawaban yang diatur dalam Pasal 72 ayat (6) UUPT, apakah bersifat *strict liability* atau *fault-based liability* yang berdampak langsung pada kepastian hukum bagi organ perseroan.

E. PERMASALAHAN HUKUM

Adapun isu atau permasalahan hukum yang dimintakan pendapat hukum (*legal opinion*) adalah sebagai berikut:

1. Apakah Pasal 72 ayat (6) UUPT menganut asas *strict liability*, atau merupakan *fault-based liability* yang tetap mensyaratkan pembuktian unsur kesalahan dari Direksi dan Dewan Komisaris?
2. Apakah doktrin *Business Judgment Rule* dapat diinvokasi sebagai dasar ekskulpasi oleh Direksi dan Dewan Komisaris yang telah melakukan *due diligence* sebelum menyetujui pembagian dividen interim?



3. Apakah tanggung renteng antara Direksi dan Dewan Komisaris sebagaimana diatur dalam Pasal 72 ayat (6) UUPT bersifat simetris (setara penuh) atau proporsional sesuai dengan peran masing-masing organ?

F. DISCLAIMER DAN BATASAN

1. Kajian hukum ini terbatas pada pengkajian dari aspek hukum mengenai konstruksi pertanggungjawaban Direksi dan Dewan Komisaris dalam pembagian dividen interim berdasarkan Pasal 72 ayat (6) UUPT.
2. Penyusunan kajian hukum ini dilakukan berdasarkan dan terbatas pada dokumen-dokumen maupun informasi yang diperoleh dan diterima sampai dengan tanggal kajian hukum ini dibuat, yang selanjutnya digunakan sebagai dasar dalam melakukan analisis dengan asumsi dokumen-dokumen yang telah diberikan adalah sama persis dan serupa dengan dokumen aslinya.
3. Kajian hukum ini diberikan terbatas pada analisis yuridis normatif berdasarkan kajian data dan fakta yang disampaikan serta asas hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, termasuk perbandingan hukum terbatas dengan sistem *Delaware* (AS) dan Inggris.
4. Penulis tidak bertanggung jawab apabila terdapat kesalahan atas sebagian/keseluruhan kajian hukum ini yang diakibatkan karena adanya kesalahan dalam data/dokumen maupun keterangan yang dipergunakan dalam penyusunan kajian hukum ini.
5. Kajian hukum ini bukan merupakan suatu keputusan atau produk hukum yang dapat digunakan untuk mengajukan suatu hak tertentu/klaim kepada pihak lain, dan tidak menciptakan hubungan advokat-klien.

G. ANALISA HUKUM

G.1 Konstruksi Hukum Pasal 72 Ayat (6) UUPT: *Strict Liability* atau *Fault-Based Liability*?



(Analisis hukum atas permasalahan pada huruf D angka 1)

a. Argumentasi ke Arah *Strict Liability*

Pembacaan tekstual Pasal 72 ayat (6) UUPT tidak menyertakan kualifikasi apa pun terkait unsur kesalahan (*fault*), kelalaian (*negligence*), atau itikad buruk (*bad faith*) dari Direksi maupun Dewan Komisaris. Bunyi pasalnya bersifat imperatif: jika pemegang saham tidak dapat mengembalikan dividen interim, maka Direksi dan Komisaris bertanggung jawab secara tanggung renteng. Tidak terdapat klausul pengecualian (*exclusion clause*) yang bersifat eksplisit.¹⁰

Pendekatan tekstual-gramatikal ini mendukung penafsiran bahwa Pasal 72 ayat (6) menganut *strict liability*, suatu bentuk tanggung jawab yang lahir semata-mata dari terjadinya suatu peristiwa hukum tertentu (ketidakmampuan pemegang saham mengembalikan dividen), tanpa perlu membuktikan adanya kesalahan pada pihak yang dimintai pertanggungjawaban.

Pandangan ini diperkuat oleh *ratio legis* pembentukan norma tersebut: pembentuk undang-undang bermaksud memberikan perlindungan maksimal kepada perseroan dan kreditor atas risiko pembagian dividen yang tidak *prudent*. Dengan menempatkan tanggung jawab pada organ yang paling dekat dengan keputusan tersebut, UUPT mengkonstruksi sebuah jaminan (*guarantee*) yang bersifat mutlak.

b. Argumentasi ke Arah *Fault-Based Liability*

Meskipun demikian, pembacaan sistematis UUPT membuka ruang untuk argumen sebaliknya. Pasal 72 ayat (6) tidak dapat dibaca secara terisolasi dari kerangka normatif UUPT secara keseluruhan. Pasal 97 ayat (5) UUPT secara eksplisit memberikan pengecualian tanggung jawab bagi Direksi yang dapat membuktikan bahwa: (i) kerugian tersebut bukan karena kesalahan atau kelalaiannya; (ii) ia telah bertindak dengan itikad baik dan penuh kehati-hatian; (iii) tidak mempunyai benturan kepentingan; dan (iv) telah mengambil tindakan untuk mencegah kerugian.¹¹

Jika Pasal 97 ayat (5) dibaca sebagai bagian dari sistem pertanggungjawaban Direksi yang bersifat *general*, maka secara argumentatif dapat dikemukakan bahwa mekanisme

¹⁰ UK Companies Act 2006, Section 847

¹¹ Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Pasal 97 ayat (1) dan (2).



pembuktian terbalik (*reverse burden of proof*) tersebut berlaku pula dalam konteks Pasal 72 ayat (6). Artinya, Direksi yang dapat membuktikan *due diligence* yang memadai seharusnya tidak dapat dikenai pertanggungjawaban personal.

c. Tinjauan Komparatif

Dalam sistem *Delaware* (AS), *Delaware General Corporation Law* (DGCL) Section 170 memberikan kewenangan *board of directors* untuk mendeklarasikan dividen, yang dilindungi oleh *Business Judgment Rule* selama tidak terbukti adanya *fraud*, *bad faith*, atau *gross negligence*. Sistem ini jauh lebih eksplisit dalam melindungi organ perseroan dari pertanggungjawaban personal.

Dalam sistem Inggris, UK *Companies Act 2006 Section 847* mengatur bahwa direktur tidak serta-merta bertanggung jawab atas dividen yang terbukti *unlawful*, kecuali dapat dibuktikan bahwa direktur tersebut mengetahui atau seharusnya mengetahui (*ought to have known*) bahwa dividen tersebut *unlawful* pada saat pembagiannya. Ini adalah pendekatan *fault-based* yang jauh lebih proporsional.

Disini bisa dilihat bahwa posisi UUPT secara komparatif lebih berat dari sisi pertanggungjawaban dibandingkan kedua sistem tersebut, baik *Delaware* maupun Inggris telah mengembangkan mekanisme normatif yang lebih jelas untuk melindungi organ perseroan yang bertindak secara *bona fide*/Itikad Baik.

G.2 Business Judgment Rule sebagai Dasar Ekskulpasi

(Analisis hukum atas permasalahan pada huruf D angka 2)

Business Judgment Rule (BJR) adalah doktrin hukum perusahaan yang memberikan *presumption of correctness* (anggapan kebenaran) kepada keputusan bisnis Direksi, sepanjang keputusan tersebut memenuhi empat elemen kumulatif: (i) diambil dengan itikad baik (*good faith*); (ii) didasarkan pada informasi yang memadai (*informed basis*); (iii) tidak terdapat benturan kepentingan; dan (iv) ada kepercayaan yang rasional bahwa keputusan tersebut menguntungkan perseroan.



UUPT tidak secara eksplisit menyebut doktrin BJR. Namun Pasal 97 ayat (5) huruf (b) dan (c) secara substansial mengandung elemen-elemen yang seirama dengan BJR itikad baik, kehati-hatian, dan tidak adanya benturan kepentingan.¹² Dengan demikian, BJR dapat diinvokasi sebagai dasar interpretif untuk mengisi kekosongan normatif Pasal 72 ayat (6) melalui Pasal 97 ayat (5).

Perlu ditegaskan bahwa BJR bukan tiket bebas dari pertanggungjawaban. Doktrin ini tidak melindungi Direksi yang: (a) tidak melakukan analisis keuangan yang memadai sebelum memutuskan dividen interim; (b) mengabaikan sinyal-sinyal risiko yang seharusnya terdeteksi; (c) memiliki benturan kepentingan dalam keputusan pembagian; atau (d) semata-mata mengandalkan persetujuan Komisaris tanpa inisiatif *due diligence* yang mandiri.

Kemampuan Direksi menginvokasi BJR bergantung sepenuhnya pada kualitas dokumentasi: risalah rapat deliberasi, laporan keuangan interim yang terverifikasi, proyeksi arus kas, dan jika ada opini hukum atau keuangan eksternal. Tanpa dokumentasi tersebut, klaim BJR tidak akan cukup kuat untuk mengalahkan konstruksi *quasi-strict liability* Pasal 72 ayat (6).

G.3 Simetrisitas Tanggung Renteng: Direksi versus Dewan Komisaris

(Analisis hukum atas permasalahan pada huruf D angka 3)

Pasal 72 ayat (4) UUPT membedakan secara tegas peran Direksi dan Dewan Komisaris: Direksi yang menetapkan (memutuskan), sedangkan Dewan Komisaris memberikan persetujuan.¹³ Perbedaan ini mencerminkan prinsip pemisahan fungsi antara pengelolaan (Direksi) dan pengawasan (Komisaris) yang menjadi fondasi struktur organ perseroan dalam UUPT.

Namun Pasal 72 ayat (6) tidak membedakan derajat tanggung jawab antara Direksi dan Komisaris, keduanya tampak ditempatkan setara dalam konteks tanggung renteng. Ini menimbulkan pertanyaan proporsionalitas yang fundamental.

¹² Ibid., Pasal 97 ayat (5).

¹³ Ibid., Pasal 72 ayat (4).

Dari perspektif teori hukum korporasi, tanggung jawab seharusnya proporsional dengan derajat kontrol dan partisipasi dalam pengambilan keputusan. Komisaris yang secara aktif menelaah laporan keuangan interim, mengajukan pertanyaan kritis kepada Direksi, dan memberikan persetujuan berdasarkan kajian yang mendalam, memiliki profil risiko yang berbeda dari Direksi yang secara eksekutif menjalankan dan mengimplementasikan keputusan tersebut.

Terlebih lagi, apabila Komisaris memberikan persetujuan berdasarkan informasi yang disajikan Direksi dan ternyata informasi tersebut tidak akurat dan tanpa sepengetahuan Komisaris, maka penerapan tanggung renteng yang identik menjadi problematik secara normatif. Hal ini berpotensi bertentangan dengan fungsi pengawasan Komisaris sebagaimana diatur Pasal 108 UUPT yang secara struktural bersifat reaktif, bukan proaktif-eksekutif.

H. KESIMPULAN

Kesimpulan pendapat hukum (*legal opinion*) tentang konstruksi pertanggungjawaban Direksi dan Dewan Komisaris dalam pembagian dividen interim berdasarkan Pasal 72 ayat (6) UUPT, adalah sebagai berikut:

1. Pasal 72 ayat (6) UUPT secara normatif lebih dekat pada asas *quasi-strict liability*, tanggung jawab lahir secara otomatis dari peristiwa tidak kembalinya dividen interim, tanpa menyebut unsur kesalahan secara eksplisit. Namun melalui pembacaan sistematis dengan Pasal 97 ayat (5) UUPT, terbuka celah normatif bagi Direksi untuk membebaskan diri dari pertanggungjawaban apabila dapat membuktikan pelaksanaan kewajiban *fiduciary*-nya secara konkret dan terverifikasi. Beban pembuktian ada pada Direksi, bukan pada penggugat.
2. *Business Judgment Rule* dapat diinvokasi oleh Direksi sebagai dasar ekskulpasi, namun tidak sebagai imunitas penuh. BJR hanya efektif apabila Direksi dapat membuktikan secara konkret dan terdokumentasi bahwa keputusan pembagian dividen interim didasarkan pada: (i) laporan keuangan interim yang akurat dan terverifikasi; (ii) proyeksi keuangan yang *reasonable*; (iii) tidak adanya benturan kepentingan; dan (iv) pemenuhan seluruh syarat formal Pasal 72 ayat (1)-(4) UUPT.



3. Tanggung renteng dalam Pasal 72 ayat (6) seharusnya tidak diterapkan secara identik antara Direksi dan Dewan Komisaris. Perbedaan peran yang ditegaskan Pasal 72 ayat (4), Direksi memutuskan, Komisaris menyetujui dan seharusnya berimplikasi pada perbedaan derajat pertanggungjawaban. Komisaris yang dapat membuktikan bahwa ia telah menjalankan fungsi pengawasan secara aktif dan berdasarkan informasi yang secara layak dapat dipercaya, memiliki argumen hukum yang kuat untuk memitigasi derajat pertanggungjawabannya.

I. SARAN

Berkenaan dengan pendapat hukum tentang pertanggungjawaban Direksi dan Dewan Komisaris dalam pembagian dividen interim berdasarkan Pasal 72 ayat (6) UUPT, dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Pastikan anggaran dasar perseroan secara eksplisit mengakomodasi kewenangan pembagian dividen interim, sebelum Direksi mengambil keputusan pembagian. Kewenangan yang tidak tercantum dalam anggaran dasar membatalkan seluruh proses secara hukum.
2. Dapatkan laporan keuangan interim yang telah diaudit atau di-review oleh akuntan publik independen sebelum pembagian dividen interim dilaksanakan. Laporan yang tidak terverifikasi melemahkan klaim BJR secara signifikan.
3. Lakukan *stress test* finansial sebelum memutuskan pembagian, proyeksikan skenario terburuk dan pastikan perseroan tetap dapat memenuhi kewajiban kepada kreditor dan tidak melanggar ambang batas kekayaan bersih.
4. Dokumentasikan seluruh proses deliberasi dalam risalah rapat Direksi dan Komisaris secara detail, termasuk analisis keuangan, pertimbangan hukum, dan dasar pengambilan keputusan. Dokumentasi adalah bukti utama dalam invokasi BJR.
5. Dewan Komisaris tidak boleh menjadi *rubber stamp* (pihak yang hanya menyetujui keputusan tanpa melakukan penilaian kritis atau pengawasan nyata). Komisaris yang memberikan persetujuan tanpa kajian aktif akan sulit berargumen bahwa ia telah menjalankan fungsi pengawasan sebagaimana diamanatkan Pasal 108 UUPT.



6. Dari perspektif *de lege ferenda*, Pasal 72 UUPT perlu disempurnakan dengan mengakomodasi secara eksplisit standar BJR sebagai basis pembelaan, serta membedakan secara proporsional derajat tanggung jawab antara Direksi (*decision-maker*) dan Komisaris (*approver*), mengikuti model Delaware dan UK Companies Act 2006.



APAKAH POJK NO. 22/POJK.04/2021 TENTANG *MULTIPLE VOTING SHARES* MEMILIKI KEABSAHAN HUKUM DITINJAU DARI PASAL 84 AYAT (1) UUP YANG MENGANUT PRINSIP *ONE SHARE ONE VOTE*?

Muhammad Khalil

A. PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi digital yang pesat selama dua dekade terakhir telah melahirkan model bisnis baru yang bertumpu pada inovasi teknologi dan pertumbuhan eksponensial. Perusahaan-perusahaan berbasis teknologi seperti platform *e-commerce*, *fintech*, dan layanan digital lainnya tumbuh dengan karakteristik yang berbeda secara fundamental dari perusahaan konvensional: membutuhkan investasi besar jangka panjang sebelum mencapai profitabilitas, namun memiliki potensi dampak ekonomi dan sosial yang sangat luas.¹

Dalam konteks ini, para pendiri (*founders*) perusahaan teknologi menghadapi dilema struktural ketika melakukan Penawaran Umum Perdana Saham (*Initial Public Offering*/IPO). Di satu sisi, IPO diperlukan guna mengakses permodalan publik. Di sisi lain, IPO berpotensi mendilusi kepemilikan saham para pendiri sehingga kendali strategis atas perusahaan yang sarat visi jangka panjang dapat beralih kepada investor publik yang cenderung berorientasi pada keuntungan jangka pendek.²

Untuk mengatasi dilema tersebut, banyak negara mengadopsi mekanisme *Multiple Voting Shares* (MVS) atau Saham Dengan Hak Suara Multipel (SDHSM), yakni klasifikasi saham di mana satu saham memberikan lebih dari satu hak suara kepada pemegangnya. Mekanisme ini telah lazim diterapkan di bursa-bursa utama dunia, termasuk *New York Stock Exchange* (NYSE), *Nasdaq*, dan *Hong Kong Stock Exchange* (HKEX), serta telah digunakan oleh perusahaan seperti Google, Facebook, dan Alibaba untuk mempertahankan kendali strategis para pendirinya pasca-IPO.³

¹ Lucian Bebchuk and Kobi Kastiel, "The Untenable Case for Perpetual Dual-Class Stock," *Virginia Law Review* 103, no. 3 (2017): 585–631.

² Ronald J. Gilson, "Controlling Shareholders and Corporate Governance: Complicating the Comparative Taxonomy," *Harvard Law Review* 119, no. 6 (2006): 1641–1679.

³ Lihat Prospektus IPO Alphabet Inc. (Google), NYSE, 2004; Prospektus IPO Meta Platforms, Inc. (Facebook), Nasdaq, 2012; Prospektus IPO Alibaba Group, NYSE, 2014.



Di Indonesia, sistem hukum pasar modal secara tradisional mengacu pada prinsip *one share one vote* sebagaimana tercermin dalam Pasal 84 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT), yang menyatakan bahwa setiap saham yang dikeluarkan mempunyai satu hak suara.⁴ Penjelasan resmi Pasal 84 ayat (1) UUPT bahkan menegaskan bahwa frasa "kecuali anggaran dasar menentukan lain" hanya dimaksudkan untuk mengakomodasi penerbitan saham tanpa hak suara (*non-voting shares*), bukan saham dengan hak suara lebih dari satu.⁵

Merespons dinamika tersebut, Otoritas Jasa Keuangan (OJK) menerbitkan Peraturan OJK Nomor 22/POJK.04/2021 tentang Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel oleh Emiten Dengan Inovasi dan Tingkat Pertumbuhan Tinggi yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Berupa Saham.⁶ POJK ini untuk pertama kalinya memperkenalkan mekanisme MVS di pasar modal Indonesia. PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) menjadi emiten pertama yang menerapkannya ketika melakukan IPO pada 11 April 2022, menghimpun dana Rp15,78 triliun dan menjadi salah satu IPO terbesar dalam sejarah Bursa Efek Indonesia.⁷

Namun demikian, penerbitan POJK 22/2021 menimbulkan persoalan hukum yang substansial: apakah peraturan setingkat peraturan OJK berwenang mengatur mekanisme yang secara normatif bertentangan dengan undang-undang yang lebih tinggi? Pertanyaan inilah yang menjadi pokok legal opinion ini.

B. DASAR HUKUM

I. Peraturan Perundang-Undangan

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, khususnya Pasal 33 ayat (4) tentang prinsip efisiensi berkeadilan dalam perekonomian nasional.

⁴ Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756, Pasal 84 ayat (1).

⁵ Penjelasan Pasal 84 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

⁶ Otoritas Jasa Keuangan, Peraturan OJK Nomor 22/POJK.04/2021 tentang Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel oleh Emiten Dengan Inovasi dan Tingkat Pertumbuhan Tinggi yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Berupa Saham (Jakarta: OJK, 2021).

⁷ PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk, Prospektus IPO, Maret 2022, hlm. 145. Lihat juga Kompas.com, "IPO GoTo Jadi Perusahaan Tercatat Pertama yang Terapkan Multiple Voting Shares," 12 April 2022.



2. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756), khususnya Pasal 84 ayat (1) beserta penjelasannya.
3. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal (Lembaran Negara RI Tahun 1995 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3608), khususnya Pasal 70 mengenai penawaran umum.
4. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan (Lembaran Negara RI Tahun 2011 Nomor 111, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5253), khususnya Pasal 8 huruf c tentang kewenangan OJK menetapkan peraturan.
5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, khususnya Pasal 7 tentang hierarki peraturan perundang-undangan.
6. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 22/POJK.04/2021 tentang Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel oleh Emiten Dengan Inovasi dan Tingkat Pertumbuhan Tinggi yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Berupa Saham.

II. Sumber Hukum Lain

1. Prospektus IPO PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk, Maret 2022.
2. Anggaran Dasar PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk sebagaimana telah diubah dan disesuaikan dengan ketentuan MVS.
3. Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Perseroan Terbatas 2007 (Kementerian Hukum dan HAM RI).

C. FAKTA HUKUM (KASUS POSISI)

Bahwa Pasal 84 ayat (1) UUPT menyatakan: "Setiap saham yang dikeluarkan mempunyai satu hak suara, kecuali anggaran dasar menentukan lain." Penjelasan otentik pasal tersebut menegaskan bahwa pengecualian hanya berlaku untuk saham tanpa hak suara, bukan untuk saham dengan hak suara lebih dari satu.⁸

⁸ Penjelasan Pasal 84 ayat (1) UU No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.



Bahwa OJK menerbitkan POJK No. 22/POJK.04/2021 pada tanggal 23 Desember 2021, yang untuk pertama kalinya mengizinkan penerbitan Saham Dengan Hak Suara Multipel di pasar modal Indonesia dengan syarat-syarat antara lain: (a) total aset minimal Rp2 triliun; (b) *Compound Annual Growth Rate* (CAGR) aset minimal 20%; dan (c) CAGR pendapatan minimal 30% selama tiga tahun terakhir.⁹

Bahwa PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk (GOTO) menjadi emiten pertama yang menerapkan MVS berdasarkan POJK 22/2021 ketika melakukan IPO pada 11 April 2022. Dalam struktur MVS-nya, pemegang saham Kelas B (para pendiri) memiliki hak suara 30 kali lipat dibanding pemegang saham Kelas A (publik).¹⁰

Bahwa hingga saat ini belum terdapat undang-undang setingkat UU yang secara eksplisit mendelegasikan kewenangan pengaturan MVS kepada OJK, sehingga legitimasi normatif POJK 22/2021 masih dapat dipersoalkan dari perspektif hierarki peraturan perundang-undangan.

Bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang OJK, Pasal 8 huruf c, OJK berwenang untuk "menetapkan peraturan mengenai tata cara penetapan perintah tertulis." Namun, kewenangan ini bersifat umum dan tidak secara spesifik mendelegasikan pengaturan yang menyimpangi ketentuan UUPT.

D. ISU HUKUM

Berdasarkan kasus posisi di atas, isu hukum yang dimintakan pendapat hukum ini adalah sebagai berikut:

- a. Apakah POJK No. 22/POJK.04/2021 tentang *Multiple Voting Shares* memiliki keabsahan hukum ditinjau dari Pasal 84 ayat (1) UUPT yang menganut prinsip *one share one vote*?
- b. Bagaimana kedudukan POJK No. 22/POJK.04/2021 dalam hierarki peraturan perundang-undangan Indonesia, dan apakah terdapat konflik norma (*normenkonflik*) antara POJK tersebut dengan Pasal 84 ayat (1) UUPT?

⁹ POJK No. 22/POJK.04/2021, Pasal 3 ayat (2).

¹⁰ PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk, Prospektus IPO, Maret 2022, hlm. 145–146.



- c. Apa implikasi hukum dari penerapan MVS oleh PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk terhadap hak suara pemegang saham publik (*minority shareholders*)?

E. DISCLAIMER DAN BATASAN KAJIAN

- Legal opinion ini terbatas pada pengkajian dari aspek hukum normatif mengenai keabsahan hukum POJK No. 22/POJK.04/2021 ditinjau dari Pasal 84 ayat (1) UUPT.
- Penyusunan legal opinion ini didasarkan pada peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, dan data yang tersedia hingga tanggal dokumen ini dibuat.
- Legal opinion ini diberikan terbatas pada analisis yuridis normatif berdasarkan kajian data, fakta, asas hukum, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku; bukan merupakan analisis ekonomi atau studi empiris.
- Legal opinion ini bukan merupakan suatu keputusan atau produk hukum yang dapat digunakan untuk mengajukan hak tertentu atau klaim kepada pihak lain.
- Penulis tidak bertanggung jawab atas penggunaan legal opinion ini di luar konteks akademik yang dimaksudkan.

F. ANALISIS HUKUM

F.1 Kedudukan POJK No. 22/POJK.04/2021 dalam Hierarki Peraturan Perundang-Undangan

Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, hierarki peraturan perundang-undangan Indonesia menempatkan Undang-Undang di atas peraturan yang ditetapkan oleh lembaga negara atau pemerintah. Peraturan OJK (POJK) merupakan peraturan perundang-undangan yang berada di bawah undang-undang.

Asas *lex superior derogat legi inferiori* menegaskan bahwa norma hukum yang lebih tinggi mengesampingkan norma hukum yang lebih rendah.¹¹ Dengan demikian, apabila POJK

¹¹ Maria Farida Indrati Soeprapto, *Ilmu Perundang-undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan* (Yogyakarta: Kanisius, 2007), 53.



22/2021 bertentangan dengan Pasal 84 ayat (1) UUPT, maka secara normatif UUPT-lah yang berlaku, dan POJK tersebut berpotensi dinyatakan tidak sah (*onrechtmatig*).

Namun, perlu diperhatikan bahwa kewenangan OJK untuk menerbitkan peraturan didasarkan pada Pasal 8 huruf c UU OJK.¹² Mahkamah Agung melalui mekanisme *judicial review* berwenang menguji apakah suatu POJK bertentangan dengan undang-undang di atasnya. Hingga saat ini belum ada putusan Mahkamah Agung yang menyatakan POJK 22/2021 bertentangan dengan UUPT, sehingga secara formal POJK ini tetap berlaku.

F.2 Analisis Konflik Norma antara POJK 22/2021 dan Pasal 84 Ayat (1) UUPT

Konflik norma (*normenkonflikt*) terjadi ketika dua norma hukum yang berlaku memberikan perintah yang saling bertentangan terhadap satu situasi yang sama. Dalam konteks ini terdapat dua norma yang saling berhadapan:

1. Pasal 84 ayat (1) UUPT beserta Penjelasannya: setiap saham mempunyai satu hak suara; pengecualian anggaran dasar hanya untuk saham tanpa hak suara, bukan saham dengan hak suara multipel.
2. POJK 22/2021 Pasal 1 angka 1: mengizinkan penerbitan SDHSM di mana satu saham dapat memberikan lebih dari satu hak suara kepada pemegangnya.

Dari perspektif Hans Kelsen, setiap norma hukum harus memperoleh validitasnya dari norma yang lebih tinggi (*Grundnorm*).¹³ Apabila POJK 22/2021 tidak memperoleh delegasi yang eksplisit dari UUPT untuk menyimpangi prinsip *one share one vote*, maka norma tersebut kehilangan dasar validitasnya.

Sebaliknya, terdapat argumentasi bahwa Pasal 8 UU OJK memberikan kewenangan regulatif yang luas kepada OJK di bidang pasar modal, dan bahwa UUPT tidak melarang secara eksplisit penerbitan MVS, ia hanya mengaturnya sebagai *default rule* yang dapat disimpangi melalui mekanisme hukum yang sah.¹⁴ Penjelasan Pasal 84 ayat (1) UUPT

¹² Indonesia, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan, Lembaran Negara RI Tahun 2011 Nomor 111, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5253, Pasal 8 huruf c.

¹³ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, trans. Max Knight (Berkeley: University of California Press, 1967), 205.

¹⁴ M. Andy Rahmad Wijaya, "Analisis Hukum Atas Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel Di Pasar Modal Indonesia," *Jurnal Hukum Indonesia*, Universitas Indonesia, 2022, 14.



sendiri, meski menyebut hanya untuk saham tanpa hak suara, tidak secara tegas melarang saham dengan hak suara multiple melainkan hanya tidak mengaturnya.

Dari perspektif Gustav Radbruch, tegangan antara kepastian hukum (*Rechtssicherheit*) dan kemanfaatan sosial-ekonomi (*Zweckmässigkeit*) menuntut solusi yang seimbang.¹⁵ Dalam hal ini, kemanfaatan POJK 22/2021 sebagai instrumen untuk mempertahankan ekosistem inovasi domestik perlu ditimbang dengan kepastian hukum yang dapat terganggu apabila peraturan lebih rendah menyimpangi undang-undang.

F.3 Keabsahan POJK 22/2021 dan Implikasinya terhadap Hak Suara Pemegang Saham

Untuk menilai keabsahan hukum suatu peraturan perundang-undangan secara yuridis setidaknya mencakup tiga dimensi: (a) keabsahan formal (kewenangan pembentuk), (b) keabsahan substansial (kesesuaian isi dengan norma lebih tinggi), dan (c) keabsahan prosedural (proses pembentukan).

Dari dimensi keabsahan formal, OJK berwenang menerbitkan peraturan di bidang pasar modal berdasarkan Pasal 8 UU OJK. Namun, kewenangan ini tidak mencakup kewenangan untuk menyimpangi Undang-Undang Perseroan Terbatas yang merupakan *lex specialis* di bidang perseroan.

Dari dimensi keabsahan substansial, terdapat ketidakselarasan antara POJK 22/2021 dengan penjelasan otentik Pasal 84 ayat (1) UUP. Namun perlu ditegaskan bahwa penjelasan pasal, meskipun bersifat otentik, menurut Lampiran I angka 176 UU No. 12 Tahun 2011 "tidak boleh mencantumkan norma" dan berfungsi semata sebagai tafsir resmi pembentuk peraturan.¹⁶ Artinya, penjelasan tersebut tidak memiliki kekuatan normatif yang sama dengan batang tubuh Pasal 84 ayat (1) UUP itu sendiri.

Dari perspektif hak pemegang saham, penerapan MVS secara nyata menciptakan disparitas hak suara antara pemegang saham Kelas A (publik) dan Kelas B (pendiri). Pada kasus GOTO, pemegang saham Kelas B memiliki hak suara 30 kali lipat, yang berpotensi

¹⁵ Gustav Radbruch, Legal Philosophy, dalam *The Legal Philosophies of Lask, Radbruch, and Dabin* (Cambridge: Harvard University Press, 1950), 107. Bandingkan dengan Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan* (Jakarta: Kencana, 2009), 288.

¹⁶ Indonesia, Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Lampiran I Angka 176.



meminggirkan hak suara pemegang saham minoritas dalam Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).¹⁷ Hal ini mengakibatkan pemegang saham publik berpotensi menjadi pemegang saham mayoritas secara jumlah saham, namun minoritas secara hak suara dan suatu kondisi yang diistilahkan sebagai *decoupling of economic rights from voting rights*.¹⁸

Meski demikian, POJK 22/2021 telah mengantisipasi risiko ini dengan mewajibkan sejumlah mekanisme perlindungan, antara lain: (a) batas maksimum hak suara per saham MVS; (b) masa berlaku MVS yang terbatas (*sunset clause*); (c) kewajiban pencantuman seluruh ketentuan MVS dalam anggaran dasar; serta (d) pembatasan penggunaan MVS hanya pada agenda-agenda RUPS tertentu.¹⁹

G. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis hukum yang telah diuraikan di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. POJK No. 22/POJK.04/2021 secara formal diterbitkan oleh lembaga yang berwenang (OJK) berdasarkan mandat UU OJK. Namun, secara substansial terdapat tegangan normatif yang signifikan antara POJK tersebut dan prinsip one share one vote yang tercermin dalam Pasal 84 ayat (1) UUPT beserta penjelasan otentiknya.
- b. Dalam hierarki peraturan perundang-undangan, asas *lex superior derogat legi inferiori* menempatkan UUPT di atas POJK. Oleh karenanya, apabila dilakukan uji materiil (*judicial review*) terhadap POJK 22/2021, terdapat risiko normatif bahwa POJK ini dapat dinyatakan bertentangan dengan UUPT. Namun, selama belum ada putusan Mahkamah Agung yang menyatakannya demikian, POJK 22/2021 tetap berlaku dan mengikat.
- c. Penerapan MVS oleh PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk menimbulkan implikasi serius terhadap hak suara pemegang saham publik, yakni terjadinya *decoupling* antara hak ekonomi dan hak suara. Meski POJK 22/2021 telah memuat mekanisme perlindungan

¹⁷ Nathaniel O. L. Mangunsong, "Multiple Voting Shares: An Assessment of Founder Control In Indonesia Public Startup Limited Liability Companies" (Disertasi Doktor, Universitas Indonesia, 2025), 87.

¹⁸ Lucian Bebchuk and Kobi Kastiel, "The Untenable Case for Perpetual Dual-Class Stock," 592.

¹⁹ POJK No. 22/POJK.04/2021, Pasal 4, Pasal 9, dan Pasal 10.



(sunset clause, batasan hak suara, dsb.), perlindungan tersebut belum optimal mengingat tidak ada landasan undang-undang yang kuat yang mendelegasikan pengaturan ini kepada OJK.

- d. Guna menjamin kepastian hukum sekaligus mendorong kemanfaatan ekonomi, diperlukan reformasi legislatif berupa revisi UUPT dan/atau UU Pasar Modal yang secara eksplisit mengakomodasi mekanisme MVS dengan tetap menjamin perlindungan investor minoritas.

H. SARAN

Berkenaan dengan pendapat hukum ini, dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Kepada DPR RI dan Pemerintah: Segera melakukan revisi terhadap UUPT dan/atau UU Pasar Modal untuk secara eksplisit mengatur mekanisme MVS dengan memberikan delegasi kewenangan yang jelas kepada OJK, sehingga POJK 22/2021 memiliki landasan hukum yang lebih kokoh pada level undang-undang.
2. Kepada OJK: Memperkuat mekanisme perlindungan investor minoritas dalam penerapan MVS, termasuk dengan memperketat persyaratan sunset clause dan memperluas agenda RUPS yang tidak dapat diputuskan melalui hak suara MVS (misalnya perubahan anggaran dasar dan transaksi afiliasi).
3. Kepada Emiten yang Menerapkan MVS: Memastikan transparansi penuh kepada publik mengenai struktur hak suara yang diterapkan, serta secara aktif membangun mekanisme tata kelola perusahaan (*good corporate governance*) yang melindungi kepentingan pemegang saham publik.
4. Kepada Investor: Melakukan *due diligence* yang cermat sebelum berinvestasi pada emiten MVS, dengan memperhatikan struktur hak suara, identitas pemegang saham Kelas B, dan ketentuan *sunset clause* yang berlaku.



DAFTAR PUSTAKA

I. Buku

- Ali, Achmad. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan*. Jakarta: Kencana, 2009.
- Asshiddiqie, Jimly, dan Ali Safa'at. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*. Jakarta: Konstitusi Press, 2006.
- Kelsen, Hans. *General Theory of Norms*. Diterjemahkan oleh Michael Hartney. Oxford: Clarendon Press, 1991.
- Kelsen, Hans. *Pure Theory of Law*. Diterjemahkan oleh Max Knight. Berkeley: University of California Press, 1967.
- Radbruch, Gustav. *Legal Philosophy. Dalam The Legal Philosophies of Lask, Radbruch, and Dabin*. Cambridge: Harvard University Press, 1950.
- Soeprapto, Maria Farida Indrati. *Ilmu Perundang-undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*. Yogyakarta: Kanisius, 2007.

II. Jurnal dan Artikel

- Bebchuk, Lucian, dan Kobi Kastiel. "The Untenable Case for Perpetual Dual-Class Stock." *Virginia Law Review* 103, no. 3 (2017): 585–631.
- Gilson, Ronald J. "Controlling Shareholders and Corporate Governance: Complicating the Comparative Taxonomy." *Harvard Law Review* 119, no. 6 (2006): 1641–1679.
- Wijaya, M. Andy Rahmad. "Analisis Hukum Atas Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel Di Pasar Modal Indonesia." *Jurnal Hukum Indonesia*, Universitas Indonesia, 2022.

III. Disertasi dan Tesis

- Mangunsong, Nathaniel O. L. "Multiple Voting Shares: An Assessment of Founder Control In Indonesia Public Startup Limited Liability Companies." Disertasi Doktor, Universitas Indonesia, 2025.

IV. Peraturan Perundang-undangan

- Indonesia. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal. Lembaran Negara RI Tahun 1995 Nomor 64.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Lembaran Negara RI Tahun 2011 Nomor 82.



Indonesia. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 tentang Otoritas Jasa Keuangan. Lembaran Negara RI Tahun 2011 Nomor 111.

Otoritas Jasa Keuangan. Peraturan OJK Nomor 22/POJK.04/2021 tentang Penerapan Klasifikasi Saham Dengan Hak Suara Multipel oleh Emiten Dengan Inovasi dan Tingkat Pertumbuhan Tinggi yang Melakukan Penawaran Umum Efek Bersifat Ekuitas Berupa Saham. Jakarta: OJK, 2021.

V. Dokumen Lain

PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk. Prospektus Penawaran Umum Perdana Saham. Jakarta, Maret 2022.



**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT SAWIT PANEN TERUS ATAS PEMBUKAAN
KEBUN SAWIT ILEGAL DAN KERUSAKAN LINGKUNGAN DI KECAMATAN
SULTAN DAULAT, KOTA SUBULUSSALAM, ACEH**

Muhammad Khalil

A. PENDAHULUAN

Pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan merupakan salah satu tantangan hukum paling fundamental dalam pembangunan nasional Indonesia. Konflik antara kepentingan ekonomi korporasi di satu sisi dengan hak masyarakat atas lingkungan hidup yang baik dan sehat di sisi lain terus menjadi titik ketegangan yang memerlukan respons hukum yang tegas dan proporsional.¹

Sektor perkebunan kelapa sawit, sebagai salah satu komoditas ekspor unggulan Indonesia, kerap menjadi aktor dalam konflik tersebut. Ekspansi perkebunan sawit yang tidak terkendali terbukti berulang kali menimbulkan deforestasi masif, pencemaran sumber air, dan pengucilan komunitas lokal, termasuk masyarakat adat.²

Di dalam hukum lingkungan Indonesia, pembukaan lahan untuk keperluan perkebunan diwajibkan untuk memenuhi serangkaian perizinan, di antaranya Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) atau Upaya Pengelolaan Lingkungan dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL), Izin Usaha Perkebunan-Budidaya (IUP-B), serta Hak Guna Usaha (HGU).³

Di samping kewajiban perizinan lingkungan, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas mengamanahkan setiap perseroan yang usahanya berkaitan dengan sumber daya alam untuk melaksanakan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL). Kewajiban ini mencerminkan pergeseran paradigma hukum korporasi modern: perusahaan tidak lagi dipandang sebagai entitas yang semata-mata berorientasi pada

¹Takdir Rahmadi, *Hukum Lingkungan di Indonesia* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011), 1.

²N.H.T. Siahaan, *Hukum Lingkungan dan Ekologi Pembangunan*, edisi ke-2 (Jakarta: Erlangga, 2004), 67.

³Indonesia, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Pasal 1 angka 14.



keuntungan pemegang saham, melainkan juga sebagai aktor yang bertanggung jawab terhadap seluruh pemangku kepentingan, termasuk komunitas dan ekosistem di sekitarnya.⁴

Kenyataan di lapangan menunjukkan masih banyak korporasi yang abai terhadap kerangka hukum tersebut. Salah satu kasus yang mencolok adalah dugaan pelanggaran yang dilakukan oleh PT Sawit Panen Terus (PT SPT) di Kecamatan Sultan Daulat, Kota Subulussalam, Provinsi Aceh. Berdasarkan laporan investigatif yang dipublikasikan oleh Mongabay Indonesia pada 7 Agustus 2024, PT SPT diduga telah melaksanakan kegiatan pembukaan lahan (*land clearing*) secara masif sejak Juli 2022 tanpa memiliki perizinan berusaha yang dipersyaratkan oleh hukum.⁵

Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan (DLHK) Kota Subulussalam melalui suratnya Nomor: 660/052/DLHK/2024 secara resmi menyatakan bahwa PT SPT belum memiliki perizinan berusaha atau izin yang berlaku hingga saat surat tersebut diterbitkan. Total lahan yang telah dibuka mencapai kurang lebih 1.655 hektar, termasuk 14 hektar di kawasan hutan lindung dan sebagian lainnya terindikasi berada di Kawasan Ekosistem Leuser.⁶ Dampak ekologis yang terjadi sangat signifikan: pendangkalan dan kekeruhan sungai-sungai utama, banjir yang merendam permukiman warga, serta hilangnya keanekaragaman hayati akuatik.⁷

Lebih lanjut, kondisi ini diperparah oleh fakta bahwa dokumen yang diklaim sebagai legalitas oleh PT SPT, yakni Sertifikat Hak Milik (SHM) dan Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (PKKPR) yang secara hukum bukan merupakan izin untuk melaksanakan kegiatan pembukaan perkebunan. WALHI Aceh menegaskan bahwa masih

⁴Indonesia, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Pasal 74 ayat (1).

⁵Junaidi Hanafiah, "Buka Kebun Sawit Tanpa Izin, Perusahaan ini Rusak Lingkungan Subulussalam," Mongabay Indonesia, 7 Agustus 2024, <https://mongabay.co.id/2024/08/07/buka-kebun-sawit-tanpa-izin-perusahaan-ini-rusak-lingkungan-subulussalam/>.

⁶Surat Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan Kota Subulussalam Nomor: 660/052/DLHK/2024 tanggal 15 Mei 2024, ditandatangani oleh Kepala Dinas LHK Abdul Rahman Ali.

⁷Lukmanul Hakim (Manager GIS Yayasan HAKA), dikutip dalam Junaidi Hanafiah, "Buka Kebun Sawit Tanpa Izin," Mongabay Indonesia, 7 Agustus 2024.



terdapat banyak tahapan perizinan yang wajib dipenuhi sebelum perusahaan dapat secara sah mulai beroperasi.⁸

B. DASAR HUKUM

Pendapat hukum ini disusun berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Negara Kesatuan Republik Indonesia, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perppu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang;
2. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT);
3. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja;
4. Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja;
5. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2006 tentang Pemerintahan Aceh;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perseroan Terbatas;
8. Qanun Provinsi Aceh Nomor 4 Tahun 2003 tentang Pemerintahan Mukim.

C. DATA DAN DOKUMEN

Pendapat hukum ini disusun berdasarkan fakta dan data yang bersumber dari:

⁸Ahmad Shalihin (Direktur WALHI Aceh), dikutip dalam Junaidi Hanafiah, "Buka Kebun Sawit Tanpa Izin," Mongabay Indonesia, 7 Agustus 2024.



1. Laporan investigasi Mongabay Indonesia berjudul "*Buka Kebun Sawit Tanpa Izin, Perusahaan ini Rusak Lingkungan Subulussalam*" yang dipublikasikan pada 7 Agustus 2024;
2. Surat Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan (DLHK) Kota Subulussalam Nomor: 660/052/DLHK/2024 tanggal 15 Mei 2024, yang menyatakan PT SPT belum memiliki perizinan berusaha yang berlaku;
3. Data citra satelit Planet Scope dan GLAD Alert dari Global Forest Watch (GFW) yang dipantau oleh Yayasan Hutan Alam dan Lingkungan Aceh (HAKA);
4. Dokumen Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (PKKPR) PT SPT Nomor: 30052410211175002 tanggal 30 Mei 2024;
5. Pernyataan resmi WALHI Aceh, Indonesian Centre for Environmental Law (ICEL), dan Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kanwil Aceh;
6. Keterangan Imum Mukim Batu-Batu, Kecamatan Sultan Daulat, mengenai dampak sosial dan lingkungan terhadap masyarakat.

D. KASUS POSISI / *FUNDAMENTUM PETENDI*

Bahwa PT Sawit Panen Terus (selanjutnya disebut "PT SPT") merupakan suatu badan hukum perseroan terbatas yang bergerak di bidang perkebunan kelapa sawit, yang diindikasikan telah melaksanakan kegiatan usahanya di wilayah Kecamatan Sultan Daulat, Kota Subulussalam, Provinsi Aceh.

Bahwa berdasarkan data citra satelit yang dianalisis oleh Yayasan HAKA, kegiatan pembukaan lahan (*land clearing*) oleh PT SPT mulai berlangsung sejak Juli 2022, yang ditandai dengan pembukaan jalan yang terus bertambah setiap bulannya.

Bahwa hingga April 2024, total luas lahan yang telah dibuka mencapai kurang lebih 1.655 hektar, dengan rincian: 1.641 hektar berada di Area Penggunaan Lain (APL) dan 14 hektar berada di kawasan hutan lindung. Selain itu, sebagian lokasi kerusakan juga terindikasi berada di Kawasan Ekosistem Leuser seluas sekitar 682 hektar.



Bahwa berdasarkan surat DLHK Kota Subulussalam Nomor: 660/052/DLHK/2024, PT SPT dinyatakan belum memiliki perizinan berusaha atau izin yang berlaku pada saat kegiatan land clearing dilaksanakan. PT SPT belum memiliki: (a) Izin Usaha Perkebunan-Budidaya (IUP-B); (b) Persetujuan Lingkungan (AMDAL atau UKL-UPL); dan (c) Hak Guna Usaha (HGU) dari Badan Pertanahan Nasional.

Bahwa dokumen PKKPR yang dimiliki PT SPT bukan merupakan izin usaha, melainkan hanya dokumen kesesuaian ruang sebagai prasyarat awal untuk memperoleh perizinan berikutnya. Demikian pula, Sertifikat Hak Milik (SHM) yang dimiliki perusahaan bukan merupakan izin untuk membuka perkebunan sawit.

Bahwa akibat kegiatan land clearing tanpa izin tersebut, terjadi kerusakan lingkungan yang signifikan, antara lain: (a) pendangkalan dan kekeruhan Sungai Singgersing, Sungai Lae Sukat, dan Sungai Rikit akibat erosi dan sedimentasi; (b) banjir yang merendam permukiman dan lahan pertanian warga Desa Batu Napal, Namo Buaya, dan Singgersing pada awal Mei 2024; (c) hilangnya populasi ikan di sungai-sungai tersebut; serta (d) rusaknya potensi wisata air terjun yang sedang dikembangkan masyarakat setempat.

Bahwa PT SPT tidak memberikan respons atas panggilan Pemerintah Kota Subulussalam dan tidak merespons konfirmasi media dalam jangka waktu hampir satu bulan, yang mengindikasikan minimnya itikad baik perusahaan untuk bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan.

E. PERMASALAHAN HUKUM

Adapun isu atau permasalahan hukum yang dimintakan pendapat hukum (*legal opinion*) adalah sebagai berikut:

1. Apakah PT SPT dapat dimintai pertanggungjawaban secara mutlak (*Strict Liability*) atas kerusakan lingkungan hidup yang terjadi di Kecamatan Sultan Daulat, Kota Subulussalam, Aceh, berdasarkan ketentuan hukum lingkungan yang berlaku?



2. Apakah PT SPT telah melaksanakan kewajiban Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) sebagaimana diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas beserta peraturan pelaksanaannya?
3. Sanksi hukum apa saja yang dapat dijatuhkan kepada PT SPT atas pelanggaran-pelanggaran yang telah dilakukannya?

F. DISCLAIMER DAN BATASAN

1. Pendapat hukum (*legal opinion*) ini disusun semata-mata berdasarkan analisis yuridis normatif terhadap fakta-fakta yang termuat dalam sumber publikasi yang dapat diakses secara publik, dan bukan merupakan hasil audit hukum atau *due diligence* yang komprehensif.
2. Penyusunan pendapat hukum ini dilakukan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku per tanggal pendapat hukum ini diterbitkan. Perubahan regulasi yang terjadi setelah tanggal penerbitan tidak menjadi tanggung jawab penyusun.
3. Pendapat hukum ini bukan merupakan keputusan hukum yang bersifat final dan tidak dapat dijadikan sebagai dasar tunggal untuk mengajukan klaim atau gugatan hukum kepada pihak mana pun.
4. Analisis dalam pendapat hukum ini bersifat akademis dan profesional, serta tidak dimaksudkan untuk berpihak kepada kepentingan salah satu pihak yang terlibat.

G. ANALISA HUKUM

1. Penerapan Asas *Strict Liability* terhadap PT SPT

a. *Issue* (Isu Hukum)

Apakah PT SPT dapat dikenakan pertanggungjawaban mutlak (*Strict Liability*) atas kerusakan lingkungan hidup yang terjadi, meskipun belum terdapat putusan pengadilan yang menetapkan kesalahan secara spesifik?



b. Rule (Norma Hukum yang Berlaku)

Asas *Strict Liability* dalam hukum lingkungan Indonesia diatur secara tegas dalam Pasal 88 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH), yang menyatakan bahwa setiap orang yang tindakannya, usahanya, dan/atau kegiatannya menggunakan B3, menghasilkan dan/atau mengelola limbah B3, dan/atau yang menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup bertanggung jawab mutlak atas kerugian yang terjadi tanpa perlu pembuktian unsur kesalahan.

Lebih lanjut, Pasal 87 ayat (1) UUPPLH menegaskan bahwa setiap penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan yang melakukan perbuatan melanggar hukum berupa pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup yang menimbulkan kerugian pada orang lain atau lingkungan hidup wajib membayar ganti rugi dan/atau melakukan tindakan tertentu.

Dalam kegiatan perkebunan, Pasal 55 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan juga mewajibkan setiap perusahaan perkebunan untuk memelihara kelestarian fungsi lingkungan hidup. Pelanggaran atas kewajiban ini mengakibatkan timbulnya tanggung jawab hukum bagi perusahaan.

c. Application (Penerapan Hukum terhadap Fakta)

Menerapkan norma hukum di atas pada fakta kasus PT SPT, terdapat beberapa elemen penting yang perlu dianalisis:

Pertama, kegiatan *land clearing* berskala masif seluas 1.655 hektar yang dilakukan menggunakan alat berat pada lereng dan hulu sungai tanpa mempertimbangkan topografi, aliran air, dan sempadan sungai merupakan kegiatan yang "menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan hidup" sebagaimana dimaksud Pasal 88 UUPPLH. Kerusakan berskala ratusan hingga ribuan hektar, termasuk di kawasan hutan lindung, secara *prima facie* memenuhi threshold ancaman serius ini.

Kedua, prinsip *Strict Liability* secara fundamental melepaskan beban pembuktian kesalahan (*fault*) dari pihak korban. Artinya, masyarakat yang dirugikan yang dalam hal ini penduduk Desa Batu Napal, Namo Buaya, dan Singgersing tidak perlu



membuktikan bahwa PT SPT sengaja atau lalai menimbulkan kerusakan. Cukup dibuktikan adanya hubungan kausalitas antara kegiatan PT SPT dengan kerusakan lingkungan yang terjadi. Berdasarkan surat DLHK Subulussalam dan temuan HAKA, hubungan kausalitas tersebut sudah terdokumentasi secara ilmiah.

Ketiga, tidak adanya perizinan lingkungan (AMDAL atau UKL-UPL) memperburuk posisi hukum PT SPT. Ketiadaan perizinan lingkungan mengindikasikan bahwa PT SPT sama sekali tidak melakukan kajian dan mitigasi dampak lingkungan sebelum memulai kegiatannya. Hal ini memperkuat argumen bahwa PT SPT beroperasi dengan mengabaikan potensi kerusakan yang sejak awal sudah sepatutnya dapat diprediksi.

Keempat, klarifikasi Manager PT SPT yang menyatakan bahwa kehadiran perusahaan bertujuan untuk "investasi dan memajukan perekonomian" tidak dapat dijadikan justifikasi untuk menghapuskan tanggung jawab lingkungan. Dalam rezim *Strict Liability*, alasan atau motivasi ekonomi tidak relevan dan tidak dipertimbangkan sebagai alasan pemaaf.

d. Conclusion (Kesimpulan Isu 1)

Berdasarkan analisis di atas, PT SPT dapat dan seharusnya dikenakan pertanggungjawaban mutlak (*Strict Liability*) berdasarkan Pasal 88 UUPPLH atas kerusakan lingkungan yang telah terjadi. Pertanggungjawaban ini mencakup kewajiban: (i) memulihkan kerusakan lingkungan (*environmental restoration*) pada Sungai Singgersing, Lae Sukat, dan Rikit; (ii) membayar ganti kerugian kepada masyarakat yang terdampak; dan (iii) menghentikan seluruh kegiatan yang belum memiliki perizinan. *Strict Liability* dalam hal ini merupakan instrumen hukum yang paling tepat karena memberikan perlindungan optimal kepada masyarakat korban tanpa harus terbebani oleh pembuktian unsur kesalahan yang kompleks.

2. Kegagalan Pelaksanaan TJSL oleh PT SPT Berdasarkan UUPT

a. Issue (Isu Hukum)

Apakah tindakan PT SPT dalam membuka lahan secara ilegal dan menimbulkan kerusakan lingkungan serta kerugian masyarakat mencerminkan pelaksanaan



kewajiban Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) yang diamanahkan oleh UUPT?

b. *Rule* (Norma Hukum yang Berlaku)

Kewajiban TJSL diatur dalam Pasal 74 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (UUPT), yang mewajibkan perseroan yang menjalankan kegiatan usahanya di bidang dan/atau berkaitan dengan sumber daya alam untuk melaksanakan tanggung jawab sosial dan lingkungan. Kewajiban ini dianggarkan dan diperhitungkan sebagai biaya perseroan yang pelaksanaannya dilakukan dengan memperhatikan kepatutan dan kewajaran. Perseroan yang tidak melaksanakan kewajiban ini dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012 tentang Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Perseroan Terbatas mempertegas bahwa TJSL dilaksanakan oleh Direksi berdasarkan rencana kerja tahunan yang memuat rencana kegiatan dan anggaran yang dibutuhkan. Esensi TJSL bukan sekadar program filantropi, melainkan kewajiban integratif yang mencakup kepatuhan hukum, pengelolaan dampak lingkungan, dan pemberdayaan masyarakat sekitar.

Dalam hal perkebunan sawit yang bersinggungan langsung dengan sumber daya alam dan hajat hidup masyarakat adat serta lokal, kewajiban TJSL mengandung dimensi yang lebih substantif: perusahaan wajib memastikan tidak ada kerusakan lingkungan yang ditimbulkan dari operasionalnya, sekaligus berkontribusi positif terhadap kesejahteraan komunitas terdampak.

c. *Application* (Penerapan Hukum terhadap Fakta)

Analisis terhadap perilaku PT SPT menunjukkan tiga kegagalan fundamental dalam pelaksanaan TJSL:

Pertama, kegagalan dimensi lingkungan. TJSL yang bermakna mensyaratkan perusahaan untuk tidak hanya mematuhi regulasi lingkungan, tetapi secara proaktif menjaga kelestarian ekosistem. PT SPT justru melakukan kebalikannya: beroperasi tanpa izin lingkungan sama sekali, membuka lahan di kawasan hutan lindung, dan



menyebabkan pencemaran sungai yang menjadi sumber kehidupan masyarakat. Kondisi ini secara diametral bertentangan dengan semangat TJSL yang diamanahkan UUPT.

Kedua, kegagalan dimensi sosial. Esensi TJSL adalah membangun hubungan harmonis antara korporasi dengan komunitas di sekitar wilayah operasionalnya. Faktanya, kehadiran PT SPT justru menimbulkan kerugian nyata bagi masyarakat: banjir yang merendam permukiman, pencemaran air yang mengancam kesehatan, hilangnya mata pencaharian dari sektor perikanan, dan rusaknya aset wisata yang sedang dirintis masyarakat. Imum Mukim Batu-Batu, Saidiman, dengan gamblang menyatakan kerugian yang dialami komunitasnya. Ini merupakan bukti konkret kegagalan dimensi sosial TJSL.

Ketiga, kegagalan dimensi tata kelola (*governance*). PT SPT tidak merespons panggilan resmi Pemerintah Kota Subulussalam, bahkan dengan alasan yang tidak proporsional seperti pimpinan sedang ibadah haji dan tidak memberikan respons atas konfirmasi media selama hampir satu bulan penuh. Sikap ini mencerminkan absennya akuntabilitas dan transparansi, dua pilar fundamental dari tata kelola perusahaan yang bertanggung jawab (*good corporate governance*), yang merupakan prasyarat TJSL yang sesungguhnya.

Dengan demikian, PT SPT tidak hanya gagal melaksanakan TJSL, tetapi perilakunya secara aktif bertentangan dengan seluruh dimensi TJSL: lingkungan, sosial, dan tata kelola perusahaan.

d. Conclusion (Kesimpulan Isu 2)

PT SPT telah secara nyata melalaikan kewajiban TJSL yang diamanahkan oleh Pasal 74 UUPT dan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2012. Pelanggaran ini bukan sekadar pelanggaran administratif, melainkan mencerminkan absennya komitmen perusahaan terhadap keberlanjutan (*sustainability*) dan tanggung jawab terhadap stakeholder yang paling rentan: masyarakat dan lingkungan. Kegagalan TJSL ini memperkuat argumentasi bahwa PT SPT beroperasi semata-mata dengan orientasi



profit jangka pendek tanpa internalisasi biaya sosial dan lingkungan yang seharusnya menjadi bagian integral dari model bisnis perusahaan.

3. Sanksi Hukum yang Dapat Diterapkan terhadap PT SPT

a. Issue (Isu Hukum)

Instrumen hukum dan sanksi apa yang secara yuridis dapat dijatuhkan kepada PT SPT atas keseluruhan pelanggaran yang telah dilakukannya?

b. Rule & Application

Terdapat tiga jalur sanksi hukum yang dapat ditempuh secara simultan:

Pertama, sanksi administratif. Berdasarkan Pasal 82A UUPPLH jo. Pasal 47 UU No. 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan, pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk menjatuhkan sanksi administratif berupa: (i) penghentian sementara seluruh kegiatan; (ii) paksaan pemerintah untuk pemulihan lingkungan; (iii) denda administratif. Khusus untuk pembukaan hutan lindung, Pasal 18 UU No. 41 Tahun 1999 jo. UU Cipta Kerja juga mengatur sanksi administratif yang dapat dijatuhkan oleh KLHK.

Kedua, sanksi pidana. Berdasarkan Pasal 98 dan Pasal 99 UUPPLH, pelaku yang dengan sengaja atau karena kelalaiannya melakukan perbuatan yang mengakibatkan dilampauinya baku mutu lingkungan hidup dan/atau kriteria baku kerusakan lingkungan hidup dapat dipidana penjara dan/atau denda yang signifikan. Selain itu, perambahan hutan lindung yang terjadi setelah 2 November 2020 dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 17 ayat (2) UU Kehutanan sebagaimana diubah UU Cipta Kerja. Kewenangan penyidikan berada pada Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) KLHK.

Ketiga, gugatan perdata. Berdasarkan rezim *Strict Liability* Pasal 88 UUPPLH, masyarakat yang dirugikan dapat mengajukan gugatan ganti kerugian secara langsung tanpa perlu membuktikan unsur kesalahan PT SPT. Selain itu, Pemerintah atau organisasi lingkungan hidup seperti WALHI dapat mengajukan gugatan lingkungan (environmental lawsuit) berdasarkan Pasal 90 UUPPLH yang mengatur hak gugat



pemerintah, serta Pasal 92 UUPPLH yang mengatur hak gugat organisasi lingkungan hidup.

c. Conclusion (Kesimpulan Isu 3)

Ketiga jalur sanksi tersebut tidak bersifat eksklusif satu sama lain dan dapat ditempuh secara bersamaan (kumulatif). Pendekatan multi-jalur ini justru dianjurkan untuk menciptakan efek jera (*deterrent effect*) yang nyata, mengingat temuan Direktur Eksekutif ICEL bahwa selama ini penegakan hukum yang lemah menjadi faktor utama yang mendorong perusahaan untuk beroperasi tanpa izin karena dinilai lebih menguntungkan secara ekonomi.

H. KESIMPULAN

Berdasarkan keseluruhan analisis hukum di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. PT Sawit Panen Terus (PT SPT) dapat dikenakan pertanggungjawaban mutlak (*Strict Liability*) berdasarkan Pasal 88 UUPPLH atas kerusakan lingkungan hidup yang ditimbulkan dari kegiatan pembukaan lahan ilegal seluas kurang lebih 1.655 hektar di Kecamatan Sultan Daulat, Kota Subulussalam, Aceh. Pembuktian unsur kesalahan (*fault*) tidak diperlukan; hubungan kausalitas antara kegiatan PT SPT dan kerusakan yang terjadi telah terdokumentasi secara ilmiah dan administratif.
2. PT SPT telah secara nyata melalaikan kewajiban Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan (TJSL) yang diamanahkan oleh Pasal 74 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Pelanggaran TJSL ini bersifat fundamental dan mencakup tiga dimensi sekaligus: kegagalan menjaga kelestarian lingkungan, kegagalan memberi manfaat bagi masyarakat sekitar, dan absennya tata kelola perusahaan yang akuntabel dan transparan.
3. Terhadap PT SPT dapat dijatuhkan sanksi yang bersifat kumulatif, meliputi: sanksi administratif berupa penghentian kegiatan dan kewajiban pemulihan lingkungan, sanksi pidana berdasarkan UUPPLH dan UU Kehutanan, serta gugatan perdata ganti kerugian oleh masyarakat yang terdampak dan/atau gugatan lingkungan oleh instansi pemerintah dan organisasi lingkungan hidup.



I. SARAN

1. Kepada Pemerintah Kota Subulussalam: Segera menerbitkan surat perintah penghentian kegiatan (*cease and desist order*) terhadap PT SPT dan meneruskan hasil temuan kepada Kepolisian Daerah Aceh serta KLHK untuk proses penyidikan pidana lingkungan. Koordinasi antara DLHK, BPN, dan Dinas Perkebunan perlu ditingkatkan untuk memastikan sinkronisasi data dan tindakan.
2. Kepada KLHK dan Kepolisian: Segera melakukan penyelidikan dan penyidikan atas dugaan tindak pidana lingkungan hidup yang dilakukan oleh PT SPT, dengan menggunakan instrumen Pasal 98, 99, dan Pasal 88 UUPPLH. Penanganan perambahan 14 hektar hutan lindung harus diprioritaskan mengingat ancaman sanksi pidana yang lebih berat.
3. Kepada Masyarakat Terdampak: Masyarakat di Desa Batu Napal, Namo Buaya, dan Singgersing disarankan untuk mendokumentasikan seluruh kerugian yang dialami secara sistematis (kerugian materil maupun imateril) dan menggugat PT SPT melalui mekanisme gugatan perdata *Strict Liability* dengan didampingi oleh Yayasan HAkA atau WALHI Aceh.
4. Kepada PT SPT: Sebagai langkah yang secara hukum dapat meringankan beban tanggung jawab di kemudian hari, PT SPT dianjurkan untuk segera menghentikan seluruh kegiatan operasional, menyusun rencana pemulihan lingkungan yang komprehensif, memenuhi panggilan resmi pemerintah, dan memulai dialog substantif dengan masyarakat yang dirugikan sebagai bagian dari pelaksanaan TJSL yang seharusnya sudah dilakukan sejak awal.
9. Kepada Pembuat Kebijakan: Kasus PT SPT menggarisbawahi urgensi penguatan sistem perizinan terintegrasi berbasis satu atap (*one-door policy*) dan peningkatan kapasitas pengawasan berbasis teknologi citra satelit oleh pemerintah daerah, sehingga pelanggaran serupa dapat dideteksi dan dihentikan sedini mungkin sebelum kerusakan meluas.



Banda Aceh, 09 Mei 2026

Muhammad Haikal Azmi



17 Mei 2026

No. Ref.: 1680-v130

Kepada

Sdr. Fred Agan Kusuma

Di tempat

U.p: PT Mineral Beach Discovery

**Perihal: PENDAPAT HUKUM MENGENAI LEGALITAS DAN RISIKO ATAS
PENAWARAN *CORPORATE BLOCK CHARTER* OLEH ATW
AIRLINES KEPADA PT MINERAL BEACH DISCOVERY**

Mempermaklumkan dengan hormat,

Perkenalkan kami, Aditya Vista, S.H., M.H., Putu Andika, S.H., M.H., dan Neysa Qasya, S.H., seluruhnya adalah Advokat dan Praktisi Hukum pada Kantor Hukum ZRY & Co (“ZRY & Co”), yang beralamat di Treasury Tower, Lantai 37, Jalan Jenderal Sudirman Kav. 52-53, Jakarta Selatan. Berdasarkan permintaan Sdr. Fred Agan Kusuma (“Klien”), ZRY & Co diminta untuk memberikan Pendapat Hukum atas legalitas dan risiko hukum penawaran *corporate block charter* oleh ATW Airlines kepada PT Mineral Beach Discovery (“PT MBD”). Sehubungan dengan hal tersebut, bersama ini ZRY & Co menyampaikan Pendapat Hukum atas permasalahan dimaksud sebagai berikut.

A. FAKTA HUKUM

1. PT MBD adalah perseroan terbatas yang bergerak di bidang eksplorasi, produksi, dan perdagangan nikel, dengan wilayah operasional di Pulau Obi (Halmahera Selatan), Sorowako (Luwu Timur), dan Pomalaa (Kolaka).
2. Sejak Mei 2026, PT MBD menjalankan proyek pembangunan smelter HPAL di



Pomalaa yang membutuhkan mobilitas rutin jajaran direksi, tenaga ahli, serta personel lapangan secara intensif termasuk sistem *fly-in fly-out* (FIFO) dua batch pekerja (Batch Alpha 80 orang, Batch Bravo 78 orang) yang berotasi setiap dua minggu.

3. Pada 15 Mei 2026, Klien selaku Direktur Utama PT MBD menerima kunjungan dari Capt. Thomas Bangalter, pilot ATW Airlines yang dioperasikan oleh Remote Access Memories Pty. Ltd. ("RAM Pty. Ltd."), maskapai non-reguler berkedudukan di Brisbane, Australia, dan telah memiliki AOC dari *Civil Aviation Safety Authority* (CASA) Australia. Dalam pertemuan tersebut, ATW Airlines menawarkan skema *corporate block charter* dengan dua opsi pesawat: Embraer Legacy 650 (registrasi VH-LEG, kapasitas 14 penumpang) dan Bombardier Challenger 300 (registrasi VH-GUY, kapasitas 10 penumpang), keduanya berregistrasi VH (Australia).
4. Marea Bennett selaku staf Business Development RAM Pty. Ltd. menyampaikan surat penawaran yang menawarkan tarif di bawah harga pasar, fleksibilitas penjadwalan, serta kemudahan perubahan manifes penumpang. Marea Bennett juga menyampaikan bahwa harga dan ketersediaan armada hanya berlaku hingga 13 Juni 2026. Dalam kesempatan yang sama, Capt. Thomas Bangalter dan Marea Bennett menyatakan bahwa tawaran tersebut sah menurut hukum Indonesia sepanjang ATW Airlines memperoleh *flight approval* untuk pesawat berregistrasi Australia.
5. Sebelum menindaklanjuti penawaran tersebut, PT MBD memandang perlu memperoleh kepastian hukum mengenai legalitas serta risiko dari skema *corporate block charter* tersebut, mengingat ATW Airlines merupakan maskapai asing yang menawarkan pengangkutan personel secara *point-to-point* di dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Oleh karena itu, pada 17 Mei 2026 PT MBD meminta ZRY & Co. untuk memberikan Pendapat Hukum atas penawaran yang dimaksud.

B. MASALAH HUKUM

1. Apakah penawaran penerbangan carter oleh ATW Airlines sesuai dengan peraturan hukum Indonesia dan tidak bertentangan dengan prinsip hukum



penerbangan?

- a. Apabila penawaran tersebut tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia, penyesuaian apa yang perlu dilakukan agar skema penerbangan dimaksud dapat dilaksanakan secara sah menurut hukum?
2. Apakah *flight approval* merupakan dasar hukum yang cukup bagi ATW Airlines untuk melaksanakan penerbangan komersial di wilayah Indonesia?
3. Apakah personel PT MBD yang diterbangkan dengan menggunakan Embraer Legacy 650 maupun Bombardier Challenger 300 dengan skema carter tersebut akan memperoleh perlindungan dari asuransi?
4. Apa saja konsekuensi hukum, konsekuensi administratif, dan risiko komersial yang dapat timbul bagi PT MBD apabila tetap menandatangani dan melaksanakan kerja sama dengan ATW Airlines?
5. Aspek apa yang perlu diperhatikan PT MBD dalam surat penawaran yang diberikan oleh Marea Bennett?
6. Apa yang dapat direkomendasikan kepada PT MBD terhadap penawaran penerbangan carter ATW Airlines?

C. ATURAN HUKUM

1. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Perdata (“**KUHPerdata**”)
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (“**UU Penerbangan**”)
3. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (“**UU Ciptaker**”)
4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (“**UU 8/1983**”)
5. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (“**PP 32/2021**”)
6. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (“**PP 4/2018**”)
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggara



Angkutan Udara (“**Permenhub 35/2021**”)

8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 sebagaimana yang telah diubah dengan Peraturan Menteri Nomor 92 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (“**Permenhub 77/2021**”)
9. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR-DJPU 04 Tahun 2025 tentang Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) (“**Keputusan PR-DJPU 4/2025**”)
10. Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor 78 Tahun 2000 tentang Perawatan, Perawatan Preventif, Perbaikan dan Modifikasi Pesawat Udara (“**KM 78/2000**”)

D. ANALISIS DAN PENDAPAT HUKUM

1. Kesesuaian dan Penyesuaian Penawaran Penerbangan Carter Oleh ATW Airlines dengan Hukum dan Prinsip Hukum Penerbangan Indonesia

1.1. Penawaran Penerbangan Charter oleh ATW Airlines

Angkutan udara niaga tidak berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute dan jadwal penerbangan yang tetap dan teratur.¹ Selanjutnya, angkutan udara niaga tidak berjadwal dapat berupa:² rombongan tertentu yang mempunyai maksud dan tujuan yang sama bukan untuk tujuan wisata (*affinity group*). Selanjutnya, kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan udara yang dituangkan dalam perjanjian pengangkutan udara. Tidak hanya itu, Pasal 128 ayat (2) UU Penerbangan menjelaskan bahwa tarif angkutan udara niaga tidak berjadwal (*charter*) dalam negeri ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

¹ Pasal 1 angka 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Angkutan Udara

² Pasal 92 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2001 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang



Dalam permasalahan *a quo*, Maria Benett menawarkan skema *corporate block charter* dengan tarif di bawah standar pasar, fleksibilitas penjadwalan, dan kemudahan perubahan manifes penumpang. Hal tersebut merupakan hal yang lazim untuk ditawarkan dalam pembentukan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa dan tidak melanggar ketentuan hukum penerbangan *charter* dalam negeri Indonesia. Namun, perlu dipahami bahwa permasalahan *a quo* tidak terletak pada penawaran komersial yang diberikan oleh Maria Benett, tetapi pada kedudukan ATW Airlines yang beroperasi di bawah RAM Pty. Ltd. yang berkedudukan di Australia yang ingin melaksanakan penerbangan *charter point-to-point* dalam wilayah Indonesia (rute domestik) menggunakan pesawat yang terdaftar di bawah bendera Australia.

Dengan demikian, ZRY & Co berargumentasi bahwa penawaran skema *corporate block charter* dengan tarif di bawah standar, fleksibilitas penjadwalan, dan kemudahan perubahan manifes penumpang tidak bertentangan dengan UU Penerbangan Indonesia.

1.2. Penerbangan Pesawat ATW Airlines Dalam Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia

Penerbangan *charter* dalam negeri pada prinsipnya hanya dapat diselenggarakan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional yang telah memperoleh perizinan berusaha dari Pemerintah Pusat sebagaimana diatur dalam Pasal 91 UU Penerbangan. Sejalan dengan pengaturan tersebut, pesawat udara yang dioperasikan untuk melayani penerbangan rute domestik pada dasarnya merupakan pesawat udara Indonesia.³ Pembatasan tersebut merupakan perwujudan dari prinsip cabotage yang memberikan hak eksklusif kepada Indonesia untuk membatasi kegiatan pengangkutan udara komersial antartitik di dalam wilayah kedaulatannya hanya kepada maskapai nasional.⁴

³ Pasal 63 ayat (1) Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2001 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

⁴ Adi Kusumaningrum. 2012. "Prinsip Cabotage dalam Industri Penerbangan Indonesia di Era Asian Single Aviation Market 2015." *Arena Hukum* 6 (1) : hlm. 6-8.



Dalam permasalahan *a quo*, ATW Airlines bukan merupakan badan usaha angkutan udara niaga nasional, sehingga tidak dapat melakukan penerbangan *charter* dalam negeri. Tidak hanya itu, pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 yang akan digunakan untuk penerbangan *point-to-point* dari Jakarta ke Pomalaa, Pulau Obi dan Sorowako, berregister “VH” yang merupakan kode registrasi untuk Australia, bukan kode register Indonesia “PK”, sehingga pesawat tersebut tidak dapat dioperasikan secara rute domestik. Dengan demikian, ZRY & Co berargumentasi bahwa ATW Airlines yang berkedudukan di Australia, serta pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 yang terdaftar di bawah bendera Australia, tidak dapat melakukan penerbangan *charter* rute domestik karena tidak sesuai dengan UU Penerbangan dan prinsip hukum penerbangan Indonesia.

1.3. Penyesuaian yang Dapat Dilakukan Agar Sah Secara Hukum

Sebagaimana telah diuraikan dalam poin 1.2., maka penyesuaian yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut: **Pertama**, pesawat udara yang akan digunakan untuk penerbangan *charter* dalam negeri harus berada di bawah badan usaha angkutan udara nasional. Badan usaha angkutan udara nasional tersebut adalah BUMN, BUMD, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.⁵ Sehingga, ATW Airlines harus terlebih dahulu melakukan penyerahan penguasaan terhadap pesawat yang ditawarkan kepada badan usaha angkutan udara nasional.

Kedua, setelah pengalihan penguasaan, pesawat udara ATW Airlines harus didaftarkan di bawah bendera Indonesia dan tidak lagi di Australia. Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan: “a. tidak terdaftar di negara lain; dan e. dimiliki

⁵ Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2001 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.



oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara”.⁶ Sehingga, pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 harus didaftarkan atau dikuasai badan usaha angkutan udara nasional agar dapat dikualifikasikan sebagai pesawat udara Indonesia. Adapun alur pendaftaran pesawat udara dapat dilihat pada **Lampiran A2**.

Dengan demikian, ZRY & Co berargumentasi bahwa untuk menyesuaikan penawaran *charter* oleh ATW Airlines dengan hukum Indonesia dan prinsip hukum penerbangan Indonesia, maka pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 harus dioperasikan oleh badan usaha angkutan udara nasional, sehingga dapat didaftarkan di Indonesia dan melakukan penerbangan *charter* di wilayah Indonesia.

2. Kecukupan *Flight Approval* Sebagai Dasar Hukum Untuk Penerbangan Komersial ATW Airlines

Persetujuan terbang (*flight approval*) untuk kegiatan penerbangan *charter* dalam negeri mensyaratkan, antara lain, adanya Sertifikat Kelaikudaraan (*Standard Certificate of Airworthiness/SCoA*) dan Sertifikat Pendaftaran (*Certificate of Registration/CoR*) atas pesawat udara yang akan dioperasikan.⁷ Sertifikat kelaikudaraan merupakan bukti bahwa pesawat udara telah memenuhi persyaratan desain tipe dan berada dalam kondisi yang aman untuk dioperasikan, yang penerbitannya mensyaratkan terlebih dahulu adanya Sertifikat Pendaftaran yang masih berlaku.⁸ Selanjutnya, untuk memperoleh

⁶ Pasal 25 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2001 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

⁷ 3.2.1. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR-DJPU 04 Tahun 2025 tentang Persetujuan Terbang (*Flight Approval*)

⁸ Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2001 tentang Penerbangan Juncto Pasal 20 ayat (2) dan ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan.



sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan lanjutan, pesawat udara harus: a. Memiliki sertifikat pendaftaran yang berlaku.⁹

Dalam permasalahan *a quo*, pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 yang ditawarkan oleh ATW Airlines masih terdaftar di Australia dengan register “VH”, serta memiliki sertifikat kelaikudaraan yang diterbitkan oleh Civil Aviation Safety Authority (CASA) Australia. Atas dasar tersebut, Capt. Bangalter menyatakan bahwa prasyarat *flight approval* telah cukup untuk melaksanakan penerbangan komersial di Indonesia. Namun, perlu dipahami bahwa *flight approval*, sebagai persyaratan melakukan penerbangan *charter* dalam negeri, salah satunya membutuhkan sertifikat kelaikudaraan yang dapat diperoleh dengan adanya sertifikat pendaftaran yang berlaku. Selanjutnya, pesawat udara yang dapat dioperasikan untuk rute domestik hanyalah pesawat udara yang terdaftar di bawah bendera Indonesia. Secara prosedural, ATW Airlines tidak dapat memperoleh *flight approval* untuk penerbangan *charter* dalam negeri karena kedua pesawat yang ditawarkan tidak terdaftar di Indonesia, sehingga juga tidak dapat memperoleh sertifikat kelaikudaraan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPUP). Adapun, alur prosedur *flight approval* dapat dilihat pada **Lampiran A3**.

Dengan demikian, ZRY & Co berargumentasi bahwa *flight approval* tidak cukup untuk dijadikan dasar hukum penerbangan komersial ATW Airlines karena tidak memiliki pendaftaran dan kelaikudaraan di bawah bendera Indonesia yang menjadi prasyarat *flight approval* kegiatan penerbangan *charter* dalam negeri.

3. Pengaturan Perlindungan Asuransi Bagi Personel PT MBD dalam Pesawat Embraer Legacy 650 dan Bombardier Challenger 300 oleh ATW Airlines Berdasarkan Hukum Perasuransian di Indonesia

3.1. Pengaturan Perlindungan Asuransi Pengangkut di Indonesia

Setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya, sehingga berwenang mengatur seluruh aspek

⁹ Pasal 20 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan.



kegiatan penerbangan, termasuk keselamatan, keamanan, tanggung jawab pengangkut, serta perlindungan asuransi terhadap penumpang. Dalam hukum pengangkutan udara, dikenal tiga doktrin pertanggungjawaban, yakni *based on fault liability*, *presumption of liability*, dan *liability without fault* (H.K. Martono dan Amad Sudiro, 2010).

Namun, doktrin *based on fault liability* tidak dapat diterapkan secara efektif dalam pengangkutan udara karena kedudukan antara penumpang dan perusahaan penerbangan yang tidak seimbang, penumpang tidak menguasai teknologi penerbangan sehingga tidak mampu membuktikan kesalahan pengangkut. Oleh karena itu, doktrin yang berlaku adalah praduga bersalah (*presumption of liability*).¹⁰ Di mana perusahaan penerbangan dianggap bersalah secara hukum dan wajib membayar ganti rugi kepada penumpang maupun pengirim barang tanpa pembuktian kesalahan terlebih dahulu, kecuali pengangkut dapat membuktikan sebaliknya (H.K. Martono dan Agus Pramono, 2013).

Dalam penerbangan *charter* dalam negeri, tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 141 ayat (1) UU Penerbangan dan Pasal 2 PM 77/2011, yang mewajibkan pengangkut bertanggung jawab atas **penumpang** yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka, serta atas bagasi, kargo, keterlambatan, dan kerugian pihak ketiga. Lebih lanjut, Pasal 179 jo. Pasal 180 UU Penerbangan mewajibkan pengangkut mengasuransikan tanggung jawabnya dengan nilai pertanggungan minimal setara ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 165, 168, dan 170 UU Penerbangan. Kewajiban ini berlaku pula bagi pengangkut *charter* dalam negeri maupun *contracting carrier* sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 20 PM 77/2011 jo. Pasal 1 Angka 3 PM 92/2011.

Secara prinsip hukum asuransi, polis asuransi tanggung jawab

¹⁰ Sazpah, Wahana, Fence M. Wantu, dan Nur Mohamad Kasim. "Tanggung Jawab Korporasi Boeing Company Atas Kecelakaan Pesawat di Wilayah Indonesia." *Gorontalo Law Review* 3, no. 1 (2020): 76-92.



pengangkut pada dasarnya melindungi: (a) kepentingan tertanggung (*carrier*/pemegang polis); dan (b) pembayaran ganti rugi kepada pihak yang dirugikan (**penumpang**, pengirim/penerima kargo pihak ketiga) sesuai rezim tanggung jawab pengangkut. Lebih lanjut, berdasarkan Pasal 3 huruf a dan huruf b PM 77/2011, ganti kerugian bagi penumpang yang meninggal dunia akibat kecelakaan pesawat ditetapkan sebesar **Rp1.250.000.000,00 per penumpang**, ditambah **Rp500.000.000,00 per penumpang** apabila kematian terjadi pada saat proses boarding maupun deboarding antara ruang tunggu dan pesawat udara.

Berdasarkan Pasal 16 Ayat (1) PM 77/2011, pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya, bukan mengasuransikan semua pihak yang terkait secara umum. Nilai pertanggungan minimal harus sama dengan jumlah ganti kerugian yang diwajibkan sebagaimana diatur dalam Pasal 16 Ayat (5) PM 77/2011 dan Pasal 180 UU Penerbangan, sesuai dengan jumlah ganti kerugian pada Pasal 3 huruf a dan b PM 77/2011. Oleh karena itu, penawaran asuransi oleh ATW Airlines senilai 30.000 AUD yang secara faktual jauh di bawah standar nasional tidak mengalihkan risiko secara memadai kepada penanggung dan secara substansial melanggar asas *utmost good faith*, yang mensyaratkan bahwa pelaksanaan asuransi wajib didasarkan pada keterbukaan dan kejujuran antara risiko yang dihadapi dengan jaminan polis.

Selain itu, apabila asuransi yang ditawarkan tidak memadai atau bahkan tidak ada, tanggung jawab pengangkut terhadap personel Klien tidak serta-merta gugur. Hal ini didasarkan pada asas *liability insurance* yang menyatakan bahwa tanggung jawab hukum lahir dari undang-undang, kontrak, dan perbuatan melawan hukum, bukan dari polis asuransi. Asuransi hanya berfungsi sebagai penyedia dana untuk memenuhi kewajiban tersebut. Oleh karena itu, sekalipun ATW Airlines menawarkan perlindungan asuransi senilai 30.000 AUD, tidak ada dasar hukum untuk menyimpulkan bahwa tanggung jawab ATW Airlines



terhadap personel Klien di bawah rezim Indonesia terbatas hanya pada jumlah tersebut. Dalam rezim hukum Indonesia, batas minimum tanggung jawab ganti kerugian telah ditetapkan secara jelas dalam Pasal 3 PM 77/2011, sedangkan polis asuransi hanya berkedudukan sebagai sumber dana, bukan penentu batas tanggung jawab hukum pengangkut.

3.2. Tanggung Jawab Pengangkut dalam Rezim Indonesia Bersifat Teritorial dan Dikonstruksikan untuk Badan Usaha Angkutan Udara Indonesia

Pasal 2 PM 7/11 menegaskan bahwa “**pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara**” wajib bertanggung jawab atas kerugian **penumpang**, bagasi, kargo, keterlambatan, dan pihak ketiga sebagai akibat dari pengoperasian pesawat udara. Frasa “pengangkut yang mengoperasikan pesawat udara” tersebut diarahkan kepada subjek yang memiliki izin usaha angkutan udara niaga Indonesia dan *Air Operator Certificate* (AOC) Indonesia sebagai badan usaha angkutan udara nasional. Hal ini sejalan dengan Pasal 165 Ayat (1) UU Penerbangan yang menentukan bahwa ganti kerugian bagi setiap penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap, atau luka-luka diberikan oleh badan usaha angkutan udara niaga. Dengan demikian, baik PM 77/2011 maupun UU Penerbangan secara konsisten mengonstruksikan subjek “pengangkut” sebagai badan usaha angkutan udara yang telah memiliki izin usaha di Indonesia.

Subjek “pengangkut” dalam PM 77/2011 juga berlaku pada Pasal 16 Ayat (1) yang mewajibkan tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 untuk diasuransikan kepada satu atau gabungan beberapa perusahaan asuransi. Secara sistematis, kewajiban “wajib asuransi tanggung jawab pengangkut” dalam Pasal 16 PM 77/2011 ditujukan bagi pengangkut yang beroperasi di bawah rezim perizinan Indonesia, dengan polis yang secara fungsional dapat diawasi dan dilaporkan kepada otoritas perasuransian Indonesia. Hal ini sejalan dengan prinsip *regulatory oversight* yang menyatakan bahwa seluruh kegiatan perasuransian di Indonesia wajib berada di bawah pengawasan



otoritas domestik. Oleh karena itu, polis asuransi yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi Australia tanpa keterkaitan dengan rezim pengawasan Indonesia tidak dapat dianggap sebagai pemenuhan kewajiban wajib asuransi sebagaimana diatur dalam Pasal 16 PM 77/2011.

Oleh karena itu, personel Klien yang menggunakan pesawat Embraer Legacy 650 maupun Bombardier Challenger 300 tidak mendapatkan perlindungan asuransi yang memadai, mengingat nilai pertanggungan yang ditawarkan ATW Airlines tidak memenuhi batas minimum ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 3 PM 77/2011, dan polis asuransi ATW Airlines yang diterbitkan di Australia tidak dapat diperlakukan sebagai pemenuhan kewajiban asuransi yang memenuhi persyaratan regulasi Indonesia.

4. Konsekuensi Hukum, Administratif, dan Risiko Komersial bagi PT MBD

Dengan mempertimbangkan bahwa ATW Airlines tidak memiliki kedudukan hukum untuk melaksanakan penerbangan charter domestik di wilayah Indonesia sebagaimana diuraikan sebelumnya, maka penandatanganan kerja sama tersebut berpotensi menimbulkan konsekuensi sebagai berikut:

4.1. Konsekuensi Hukum

Pada aspek keperdataan, suatu perjanjian dapat dikatakan 'sah' jika memiliki tujuan yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan (*causa* yang halal) sebagaimana dalam Pasal 1320 KUHPerdata.¹¹ Perjanjian yang akan dilakukan antara Klien dan ATW Airlines ditujukan untuk melaksanakan penerbangan *charter* dalam negeri oleh maskapai asing, yang bertentangan dengan ketentuan dalam UU Penerbangan. Oleh karena itu, syarat sah perjanjian tidak terpenuhi, sehingga perjanjian tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum (*Null*

¹¹ Mega Sastrawati. n.d. "KOMPENSASI BAGI PENUMPANG PESAWAT UDARA YANG MENGALAMI KECELAKAAN DALAM PENERBANGAN DOMESTIK." *Skripsi Universitas Sriwijaya*, 1-70.



and Void). Akibatnya, penandatanganan perjanjian oleh Klien tidak menghilangkan fakta bahwa perjanjian tersebut dianggap tidak pernah ada dan tidak mengikat para pihak.¹²

Keadaan tersebut justru menempatkan Klien pada posisi yang lebih rentan. Apabila perjanjian tersebut dinyatakan batal demi hukum, Klien tidak dapat mengandalkan perlindungan kontraktual dari ATW Airlines apabila terjadi kerugian terhadap personel yang diangkut. Sebaliknya, personel yang dirugikan atau ahli warisnya berpotensi mengajukan gugatan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) berdasarkan Pasal 1365 KUHPdata kepada Klien. Risiko tersebut semakin besar mengingat Klien telah mengetahui sejak awal adanya persoalan legalitas dalam kerja sama ini, namun tetap menandatangani dan melaksanakan perjanjian tersebut. Dengan demikian, unsur kesalahan dalam gugatan PMH terpenuhi, sehingga Klien dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang timbul dari pelaksanaan pengangkutan tersebut.¹³

4.2. Konsekuensi Administratif

Selanjutnya, terdapat konsekuensi administratif di bidang penerbangan yang perlu diperhatikan oleh Klien. ATW Airlines yang beroperasi terbang di wilayah Indonesia tanpa izin berpotensi dikualifikasikan sebagai pelanggaran terhadap Pasal 12 PP 4/2018, mengingat maskapai tersebut tidak memiliki persetujuan terbang maupun kewenangan untuk melaksanakan penerbangan *charter* dalam negeri. Dalam hal demikian, Klien selaku pihak yang menandatangani perjanjian berpotensi dikualifikasikan sebagai "setiap orang"¹⁴ yang menyebabkan beroperasinya pesawat udara tanpa izin di wilayah Indonesia, sehingga dapat dikenakan sanksi administratif berupa

¹² Nanin Koeswidi Astuti, "Analisa Yuridis Tentang Perjanjian Dinyatakan Batal Demi Hukum", To-Ra Vol 2, No. 1 (2016): 279-86.

¹³ Alberich Martin, and Nany Suryawati. 2024. "Keabsahan Pemenuhan Suatu Perjanjian Yang Tidak Memiliki Alas Hukum Yang Sah." *Wajah Hukum* 8 (2): 515–22. <https://doi.org/10.33087/wjh.v8i2.1439>.

¹⁴ Penjelasan Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 menyatakan bahwa "*setiap orang*" dalam PP a quo adalah orang perseorangan dan/atau korporasi yang memiliki atau bertanggung jawab atas penggunaan pesawat udara sehingga menyebabkan terjadinya pelanggaran. Dalam konteks ini, meskipun Klien bukan merupakan pemilik pesawat udara, kedudukannya sebagai pihak yang mengadakan penggunaan pesawat berdasarkan perjanjian dengan ATW Airlines berpotensi menyebabkan Klien termasuk dalam cakupan frasa tersebut.

peringatan tertulis oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Pasal 13 PP 4/2018.¹⁵

Atas dasar yang sama, pelaksanaan perjanjian tersebut juga tidak dapat direalisasikan secara administratif. DJPU pada dasarnya tidak akan menerbitkan *Flight Approval* bagi penerbangan yang dimaksud karena ATW Airlines sebagai maskapai asing tidak memiliki hak angkut (*traffic rights*) untuk melayani rute dalam negeri berdasarkan asas *cabotage* yang berlaku di Indonesia.¹⁶ Dengan tidak diterbitkannya *Flight Approval*, pesawat tidak memiliki dasar hukum untuk melakukan penerbangan sehingga perjanjian tersebut pada praktiknya tidak dapat dilaksanakan.

4.3. Resiko Komersial

1. Disrupsi Operasional Seketika

Apabila Klien tetap melakukan penandatanganan perjanjian tanpa melakukan penyesuaian sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, terdapat kemungkinan ada pencegahan (*intercept*) atau pemaksaan untuk mendarat (*forced down*) terhadap pesawat asing yang dioperasikan oleh ATW Airlines karena tidak adanya izin penerbangan *charter*.¹⁷ Selanjutnya, pesawat tersebut akan tetap ditahan sampai dengan diterbitkannya keputusan dan/atau izin yang diperlukan, mengingat adanya proses penyidikan lebih lanjut.¹⁸

Dalam hal ATW Airlines tidak dapat beroperasi, Klien perlu mencari operator penerbangan alternatif dalam jangka waktu yang terbatas, khususnya apabila terdapat kebutuhan untuk mendukung agenda kunjungan Investor. Pengadaan jasa penerbangan dalam kondisi urgensi (*last-minute charter*) tersebut umumnya memiliki biaya yang

¹⁵ Zepty Fence, Irma Halima, and Welly Angela. 2024. "Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional." *Balobe Law Journal* 4 (1): hlm 39.

¹⁶ Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 berbunyi: "(1) Angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri **hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional** yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga tidak berjadwal."

¹⁷ Ridha Aditya Nugraha. 2016. "Pencegatan Pesawat Asing Tanpa Izin Di Wilayah Udara Indonesia: Urgensi Reformasi Hukum Positif." *Hukumonline.com*. March 2016. <https://www.hukumonline.com/berita/a/pencegatan-pesawat-asing-tanpa-izin-di-wilayah-udara-indonesia-urgensi-reformasi-hukum-positif-lt56f0f4e83a3ef/>.

¹⁸ Zepty Fence, Irma Halima, and Welly Angela, *op. cit*.



lebih tinggi dibandingkan kontrak yang telah direncanakan karena waktu persiapan bagi penyedia jasa menjadi lebih terbatas, sehingga diperlukan penyesuaian operasional dalam waktu singkat.¹⁹ Dengan demikian, Klien berisiko menanggung biaya operasional tambahan akibat kebutuhan pengadaan jasa penerbangan pengganti dalam kondisi urgensi.

2. Kerugian Komersial Atas Aspek Ketersediaan Pesawat Adaptif.

Skema *charter* dengan maskapai asing tidak memberikan fleksibilitas yang optimal untuk penerbangan rute dalam negeri Indonesia, karena maskapai asing tidak berwenang mengoperasikan penerbangan antarkota maupun menempatkan pesawatnya di bandar udara domestik Indonesia. Kondisi tersebut mengharuskan pesawat ATW Airlines didatangkan dari Australia melalui *ferry flight*²⁰ setiap kali diperlukan, sehingga PT MBD berisiko menanggung biaya operasional tambahan, termasuk biaya bahan bakar (*avtur*). Kondisi ini juga menimbulkan biaya posisi (*positioning cost*) tambahan karena penerbangan feri dari titik keberangkatan ke tujuan akhir umumnya menempuh jarak yang panjang, termasuk lintas benua dan melalui beberapa kali transit, sehingga meningkatkan beban operasional PT MBD.²¹

Selain itu, apabila terjadi kerusakan teknis (*Aircraft on Ground/AOG*), ATW Airlines selaku maskapai asing tidak dapat menyediakan pesawat pengganti secara cepat dan sah di wilayah Indonesia. Hal ini dikarenakan kegiatan perawatan pesawat di Indonesia hanya dapat dilakukan terhadap pesawat yang memiliki sertifikat kelaikudaraan Indonesia (*Indonesian airworthiness certificate*) atau pesawat terdaftar di luar negeri yang telah

¹⁹ Ozalp Ozer, and Robert Phillips. 2012. *The Oxford Handbook of Pricing Management*. United Kingdom: Oxford University Press. hlm 777.

²⁰ "Ferry flight merupakan pesawat yang diterbangkan tanpa penumpang berbayar (*non revenue flight*, hanya awak pesawat) dari satu bandar udara ke bandar udara lainnya melalui beberapa bandar udara transit". Dikutip dari: Indonesia-International Civil Aviation Organization. n.d. *Ferry Flight*. hlm 1-6 <https://www.indonesia-icao.org/feri.pdf>.

²¹ *Ibid*.



mendapatkan penerbitan sertifikat kelaikan udara standar Indonesia.²² Akibatnya, setiap kegiatan perawatan, perbaikan, atau penggantian armada oleh ATW Airlines mengharuskan pemindahan pesawat ke Australia selaku negara asal melalui *ferry flight*, yang pada akhirnya meningkatkan beban biaya operasional Klien.

3. Menurunnya Kepercayaan Investor dan Mitra Strategis PT MBD

Sebagai Perseroan Terbatas, PT MBD mengemban prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) sebagai tolok ukur penilaian investor terhadap kualitas tata kelola perusahaan.²³ Apabila PT MBD melakukan perjanjian *charter* dalam negeri dengan maskapai asing tanpa melakukan penyesuaian dan *due diligence* yang memadai, tindakan tersebut berpotensi menunjukkan pengabaian terhadap prinsip *responsibility* dalam GCG, yaitu kewajiban organ perusahaan untuk memastikan setiap tindakan bisnis telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan anggaran dasar perusahaan.²⁴

Kondisi tersebut berpotensi mempengaruhi citra positif PT MBD (*positive corporate image*) yang berperan penting dalam membangun kepercayaan investor, baik domestik maupun asing.²⁵ Penerapan tata kelola perusahaan yang baik GCG menjadi salah satu faktor yang dipertimbangkan investor dalam mengambil keputusan investasi, karena dapat meningkatkan kredibilitas perusahaan, memperkuat kepercayaan pasar, serta mendukung efisiensi pembiayaan.²⁶ Selain itu, penerapan GCG juga berperan dalam memberikan perlindungan hukum bagi organ perusahaan, termasuk Direksi, Komisaris, dan Dewan Pengawas, sepanjang menjalankan tugasnya sesuai dengan prinsip tata

²² Part 43.1 Civil Aviation Safety Regulations (CASR) pada Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor 78 Tahun 2000, menyatakan bahwa "(a) Except as provided in paragraph (b) of this section, this part prescribes rules governing the maintenance, preventive maintenance, rebuilding, and alteration of any (1) Aircraft having an Indonesian airworthiness certificate; (2) Foreign registered civil aircraft used under the provisions of part 121 or 135;"

²³ Paramita Prananingtyas. 2019. Buku Ajar Hukum Perusahaan Universitas Diponegoro. Semarang : Yoga Pratama. Hlm 91-92

²⁴ Agus Salim Harahap. 2009. "PELAKSANAAN GOOD CORPORATE GOVERNANCE (GCG) DALAM PERSEROAN TERBATAS." *Lex Jurnalica* 6 (2): hlm 95-96.

²⁵ Paramita Prananingtyas, *Op. Cit.*

²⁶ *Ibid.*



kelola yang berlaku. Dengan demikian, kondisi tersebut berpotensi menimbulkan risiko komersial bagi PT MBD akibat menurunnya kepercayaan investor terhadap perusahaan.

5. Aspek yang Perlu Diperhatikan Klien Dalam Surat Penawaran Maria Bannet

5.1. Aspek Formil Surat Penawaran

Dalam menilai keabsahan formil Surat Penawaran tersebut, terdapat 2 (dua) hal yang perlu diperhatikan oleh Klien, yakni identitas badan hukum yang bertindak sebagai penawar dan kewenangan pihak yang menandatangani Surat Penawaran tersebut. **Pertama**, berdasarkan fakta hukum yang tersedia, ATW Airlines diduga bukan merupakan entitas hukum yang berdiri sendiri, melainkan hanya nama dagang (*business name*) dari RAM Pty. Ltd., sebagai badan hukum Australia. Namun, surat penawaran tertanggal 10 Maret 2026 justru diterbitkan atas nama serta kop surat “ATW Airlines” tanpa mencantumkan nama korporasi resmi maupun *Australian Company Number* (ACN) dari RAM Pty. Ltd. sebagai entitas hukum yang sesungguhnya.

Dalam sistem hukum Australia, *Business Names Registration Act* 2011 membedakan secara tegas nama dagang dari entitas hukumnya. Pendaftaran nama dagang tidak melahirkan badan hukum baru dan tidak memberikan kapasitas hukum mandiri untuk mengikat perjanjian.²⁷ Dengan demikian, ATW Airlines sebagai nama dagang tidak memiliki kedudukan hukum yang terpisah dari RAM Pty. Ltd. Sejalan dengan hal tersebut, Corporations Act 2001 mewajibkan setiap perusahaan untuk mencantumkan nama resmi perusahaan beserta Australian Company Number (ACN) secara jelas pada setiap public document yang diterbitkan, termasuk Surat Penawaran (*quotation*).²⁸ Surat Penawaran tersebut memenuhi kualifikasi *public document* karena diterbitkan

²⁷ Section 17(2) - *Consequences of Registration of a Business Name, Business Names Registration Act 2011*. Available at: https://www6.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdb/au/legis/cth/consol_act/bnra2011311/

²⁸ Section 123 Rule 4.1 - *Use of Company Name and Australian Company Number, Corporation Act 2001*. Available at: <https://www.legislation.gov.au/C2004A00818/2019-07-01/text>



dalam rangka transaksi bisnis atas nama badan usaha.²⁹ Selain itu, *Corporation Acts* 2001 mewajibkan penggunaan nama perusahaan yang disertai penanda status hukum "Pty Ltd" pada setiap dokumen yang diterbitkan.³⁰ Namun, Surat Penawaran tertanggal 10 Maret 2026 hanya mencantumkan nama "ATW Airlines" tanpa menyebutkan identitas RAM Pty. Ltd. maupun ACN perusahaan. Dengan demikian, Surat Penawaran tersebut tidak memenuhi kewajiban pengungkapan identitas korporasi sebagaimana dipersyaratkan dalam *Corporations Act* 2001.

Kedua, kapasitas Capt. Bangalter sebagai *Managing Director* RAM Pty.Ltd dba ATW Airlines dalam menandatangani Surat Penawaran tersebut. Jabatan *Managing Director* melekat pada RAM Pty. Ltd. sebagai entitas hukum terdaftar, dan tidak melekat pada ATW Airlines. Berdasarkan *Section* 201J *Corporations Act* 2001, *Managing Director* hanya dapat diangkat melalui keputusan kolektif para direktur ("*the directors... may appoint 1 or more of themselves*"). Penggunaan kata "*directors*" dalam bentuk jamak secara implisit mengindikasikan bahwa RAM Pty. Ltd. memiliki lebih dari satu direktur karena seorang direktur tidak dapat mengangkat dirinya sendiri ke jabatan *Managing Director* tanpa keterlibatan direktur lain.

Apabila sebuah perusahaan memiliki lebih dari 1 direktur maka dokumen surat penawaran yang dapat dieksekusi (*executed document*) harus ditandatangani oleh dua direktur, atau satu direktur bersama sekretaris perusahaan.³¹ Penandatanganan secara tunggal hanya dapat dibenarkan apabila Capt. Bangalter merupakan direktur tunggal (*sole director*) sekaligus sekretaris tunggal (*sole secretary*), namun tidak ada fakta hukum yang menyatakan demikian.

²⁹ *Section* 88A (b) and (c) - *Public Document, Corporation Act* 2001. Available at: <https://www.legislation.gov.au/C2004A00818/2019-07-01/text>

³⁰ *Section* 119 Rule 3.3 - *Company Name and Australian Company Number, Corporation Act* 2001. Available at: <https://www.legislation.gov.au/C2004A00818/2019-07-01/text>

³¹ *Section* 127 (1), *Corporation Act* 2001 berbunyi: (1) A company may execute a document without using a common seal if the document is signed by: (a) 2 directors of the company; or (b) a director and a company secretary of the company; or (c) for a proprietary company that has a sole director who is also the sole company secretary that director. Available at: <https://www.legislation.gov.au/C2004A00818/2019-07-01/text>



Selain itu, kapasitas *Managing Director* dalam *common law* berorientasi pada pengurusan operasional internal dan pada umumnya bertanggung jawab kepada *Board of Directors*.³² Dengan demikian, batas kewenangan Capt. Bangalter untuk mengikat RAM Pty. Ltd. dalam melakukan perjanjian eksternal harus diukur dari anggaran dasar (*constitution*) perusahaan, bukan semata-mata dari jabatan yang diklaim.

5.2. Aspek Materiil Surat Penawaran

Dalam menilai aspek materiil, terdapat 2 (dua) hal yang perlu diperhatikan oleh Klien, yakni klausula jangka waktu penawaran dan klausula bebas pajak (*VAT Free*). Pertama, Surat Penawaran tertanggal 10 Maret 2026 tidak memuat klausul tertulis mengenai batas waktu keberlakuannya. Batas akhir penawaran tanggal 13 Juni 2026 hanya disampaikan secara lisan oleh Marea Bennett tanpa dituangkan dalam dokumen fisik. Dalam sistem *common law* Australia, hal ini tidak serta-merta menggugurkan penawaran pada tanggal tersebut. Berdasarkan doktrin *lapse of time* sebagaimana ditegaskan dalam *Ramsgate Victoria Hotel Co v Montefiore* (1866) LR 1 Ex 109, penawaran yang tidak mencantumkan batas waktu secara tegas baru gugur setelah lewatnya *reasonable time*.³³

Doktrin ini menyatakan suatu penilaian terhadap jangka waktu penawaran yang bergantung pada sifat transaksi, bukan pernyataan lisan salah satu pihak.³⁴ Dengan demikian, klaim lisan Marea Bennett tidak memiliki kekuatan mengikat yang setara dengan klausul tertulis, sehingga Surat Penawaran berpotensi masih dapat diterima melampaui tanggal 13 Juni 2026 sepanjang dilakukan dalam koridor *reasonable time* dan tetap sah melahirkan *binding contract*. Kedua, Surat Penawaran mencantumkan klausula "*VAT Free*" tanpa disertai dasar

³² Section 198C - *Managing Director, Corporation Act 2001*. Available at: <https://www.legislation.gov.au/C2004A00818/2019-07-01/text>

³³ *Private Law Tutor Publishing*. 2023. "*RAMSGATE VICTORIA HOTEL v MONTEFIORE*." *Law Books*. April 27, 2023. <https://www.lawbooks.org/post/ramsgate-victoria-hotel-v-montefiore>.

³⁴ J W Carter. 2016. *Carter's Guide to Australian Contract Law*. 3rd ed. Victoria Avenue, Australia : LexisNexis. Page 33.



hukum yang menjelaskan landasan pembebasan pajak dimaksud.

Klausula ini perlu dikaji secara seksama mengingat transaksi yang ditawarkan adalah jasa penerbangan *carter* dalam negeri, sehingga tunduk pada rezim perpajakan Indonesia terlepas dari domisili hukum penawar. Dalam sistem perpajakan Indonesia, *Value Added Tax* (VAT) dikenal sebagai Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang dikenakan atas penyerahan jasa yang dikonsumsi di dalam daerah pabean Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam UU 8/1983.³⁵ Jasa *charter* pesawat terbang dikualifikasikan sebagai jasa persewaan barang bergerak, sehingga termasuk objek PPN.³⁶ Tidak adanya penjelasan dasar pembebasan dalam klausula "*VAT Free*" menimbulkan ketidakpastian hukum bagi Klien, mengingat beban PPN yang tidak dipungut oleh pemberi sewa berpotensi dialihkan kepada Klien selaku penyewa atau menimbulkan sengketa pajak di kemudian hari.

Selain PPN, transaksi ini juga berimplikasi pada kewajiban Pajak Penghasilan (PPh) sebagaimana diatur dalam UU HPP. Apabila RAM Pty. Ltd. menerima imbalan atas jasa *charter* yang dilaksanakan di wilayah Indonesia, seluruh penghasilan tersebut merupakan objek pajak berdasarkan asas sumber (*source principle*).³⁷ Mengingat penerbangan *carter* domestik secara hukum hanya dapat dilaksanakan oleh badan usaha angkutan udara yang berkedudukan di Indonesia, RAM Pty. Ltd. setidaknya harus memiliki entitas penerbangan berkedudukan di Indonesia yang bertindak sebagai wajib pajak terdaftar. Pemotongan PPh atas penghasilan wajib pajak luar negeri dari sumber Indonesia dikenakan tarif sebesar 20% dari jumlah bruto, atau tarif yang lebih rendah berdasarkan *Agreement between the Government of Australia and the Government of the Republic of Indonesia for the Avoidance of*

³⁵ Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

³⁶ Surat Direktur Jenderal Pajak Nomor S-3480/PJ.531/1997 tentang Perlakuan PPN Atas Jasa Charter Pesawat Udara.

³⁷ Direktorat Jenderal Pajak. 2022. "Asas Pengenaan Pajak." Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Pajak. 2022. <https://www.pajak.go.id/id/asas-pengenaan-pajak>.



Double Taxation (1992).³⁸

Dengan demikian, kombinasi antara klausula "*VAT Free*" tanpa dasar hukum dan harga di bawah standar pasar patut dicermati lebih lanjut oleh Klien. Apabila pembebasan pajak tersebut tidak berdasar hukum, harga yang ditawarkan RAM Pty.Ltd lebih rendah dibanding operator yang taat pajak. Kondisi ini berpotensi merupakan praktik persaingan usaha tidak sehat sebagaimana dilarang oleh UU 5/1999.

6. Rekomendasi atas Surat Penawaran

6.1. *Due Diligence* Pra Kontraktual

Berdasarkan pendapat hukum mengenai aspek surat penawaran sebagaimana diuraikan sebelumnya, ZRY & Co berpendapat bahwa Surat Penawaran tertanggal 10 Maret 2026 mengandung sejumlah persoalan hukum yang perlu Klien tindaklanjuti. Oleh karena itu, Klien disarankan untuk terlebih dahulu melakukan *due diligence* pra-kontraktual yang mencakup empat hal berikut. **Pertama**, verifikasi identitas dan kapasitas hukum penawar. Klien perlu memastikan bahwa RAM Pty. Ltd. adalah entitas hukum yang sah dan aktif terdaftar pada ASIC, sekaligus mengonfirmasi bahwa ATW Airlines merupakan nama dagang yang terdaftar atas namanya sebagaimana diklaim dalam Surat Penawaran. **Kedua**, verifikasi kewenangan penandatanganan. Klien perlu meminta dokumen yang membuktikan kewenangan Capt. Bangalter untuk mengikat RAM Pty. Ltd. dalam perjanjian eksternal, setidaknya meliputi: (i) *Certificate of Incumbency*; (ii) surat pendelegasian kewenangan penandatanganan dari Board of Directors.

Ketiga, verifikasi legalitas operasional penerbangan. *Flight approval* yang diklaim Capt. Bangalter dengan merujuk pada PM 35/2021 tidak cukup sebagai bukti legalitas operasional. Klien perlu meminta izin operasi *charter* dalam negeri dari DJPU, serta sertifikasi keselamatan operasional yang relevan seperti IS-BAO dan BARS. Keempat, klarifikasi kewajiban perpajakan. Klien perlu meminta

³⁸ *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income*, yang telah disahkan melalui Keputusan Presiden Nomor 62 Tahun 1992.



klarifikasi tertulis dari RAM Pty. Ltd. mengenai dasar hukum pembebasan PPN dalam klausula "*VAT Free*", status kewajiban PPh atas penghasilan dari transaksi di wilayah Indonesia, serta konfirmasi entitas yang akan bertindak sebagai wajib pajak terdaftar di Indonesia. Rincian dokumen yang diperlukan dalam setiap tahap verifikasi dimaksud tercantum dalam **Lampiran A5**.

Perlu Klien ketahui bahwa jangka waktu 30 hari hingga batas lisan tanggal 13 Juni 2026 tidak mencukupi untuk menyelesaikan *due diligence*, terlebih karena melibatkan dua yurisdiksi. Karena batas waktu tersebut tidak mengikat secara tertulis, Klien masih memiliki ruang hukum untuk melakukan *due diligence* secara menyeluruh, termasuk berkoordinasi terlebih dahulu dengan ATW Airlines sebelum memberikan tanggapan atas Surat Penawaran a quo.

6.2. Alternatif Skema Kerja Sama

Apabila setelah dilakukannya *due diligence* pra-kontraktual sebagaimana diuraikan di atas ditemukan bahwa RAM Pty. Ltd./ATW Airlines tidak dapat memenuhi persyaratan legalitas operasional untuk menyelenggarakan penerbangan carter dalam negeri, ZRY & Co merekomendasikan dua alternatif skema kerja sama berikut: **Pertama**, penggunaan maskapai charter nasional yang telah memiliki AOC Indonesia. Klien disarankan untuk mengidentifikasi dan menghubungi badan usaha angkutan udara Indonesia yang telah memiliki *Air Operator Certificate* (AOC) untuk penerbangan charter domestik, khususnya yang telah berpengalaman dalam melayani rute-rute operasional pertambangan. Skema ini memberikan kepastian hukum yang lebih tinggi karena operator yang bersangkutan telah memenuhi seluruh persyaratan perizinan yang diwajibkan oleh PM 35/2021 dan regulasi DJPU, sehingga Klien tidak perlu menanggung risiko hukum yang timbul dari ketidaklengkapan perizinan pihak mitra.

Kedua, restrukturisasi skema perjanjian charter melalui *wet lease* dengan operator Indonesia sebagai perantara sebagaimana dalam Lampiran A6. Apabila Klien tetap menghendaki penggunaan jasa ATW



Airlines, skema yang secara hukum dapat ditempuh adalah *wet lease* antara ATW Airlines/RAM Pty. Ltd. sebagai *lessor* dengan suatu badan usaha angkutan udara Indonesia (*lessee*) yang telah memiliki AOC domestik, yang selanjutnya bertindak sebagai operator yang secara resmi memberikan layanan penerbangan carter kepada Klien. Dalam skema ini, pihak yang secara hukum menyelenggarakan penerbangan dan bertanggung jawab atas seluruh aspek operasional, perizinan, dan perpajakan di Indonesia adalah maskapai Indonesia, bukan ATW Airlines secara langsung. Skema *wet lease* ini harus dituangkan dalam perjanjian tertulis yang sekurang-kurangnya memuat nama para pihak, jangka waktu perjanjian, kewarganegaraan pemberi sewa, tanda kebangsaan dan pendaftaran pesawat, jenis operasi, bandar udara atau area operasi, serta pernyataan mengenai pihak yang memegang kontrol operasional, sebagaimana dipersyaratkan dalam PM 35/2021.

ZRY & Co menekankan bahwa pilihan atas kedua alternatif di atas pada akhirnya bergantung pada hasil *due diligence* pra-kontraktual dan pertimbangan bisnis Klien. Namun demikian, mengingat kompleksitas persoalan hukum yang melekat pada Surat Penawaran *a quo*, ZRY & Co menyarankan agar Klien tidak menandatangani dokumen apapun sebelum seluruh verifikasi sebagaimana telah diuraikan telah diselesaikan.

E. KESIMPULAN

Dengan demikian, berdasarkan analisis ZRY & Co atas permasalahan serta informasi pada fakta hukum yang telah disampaikan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Penawaran skema *corporate block charter* oleh ATW Airlines secara komersial tidak bertentangan dengan UU Penerbangan, namun secara operasional tidak dapat dilaksanakan karena ATW Airlines bukan badan usaha angkutan udara niaga nasional dan pesawat Embraer Legacy 650 serta Bombardier Challenger 300 berregistrasi "VH" (Australia), sehingga melanggar prinsip *cabotage* dan ketentuan Pasal 91 UU Penerbangan.



2. Agar skema penerbangan *charter* dimaksud dapat dilaksanakan secara sah, ATW Airlines wajib menyerahkan penguasaan pesawat kepada badan usaha angkutan udara nasional dan mendaftarkan pesawat tersebut di bawah registrasi Indonesia ("PK"), sehingga memenuhi syarat sebagai pesawat udara Indonesia yang dapat melayani rute domestik.
3. *Flight approval* tidak cukup sebagai dasar hukum penerbangan komersial ATW Airlines di wilayah Indonesia, karena perolehan *flight approval* mensyaratkan Sertifikat Pendaftaran dan Sertifikat Kelaikudaraan yang diterbitkan oleh DJPU, sedangkan kedua pesawat yang ditawarkan terdaftar dan bersertifikat di Australia, sehingga secara prosedural ATW Airlines tidak dapat memperoleh *flight approval* untuk penerbangan *charter* dalam negeri.
4. Personel PT MBD tidak memperoleh perlindungan asuransi yang memadai, karena nilai pertanggungan ATW Airlines sebesar 30.000 AUD jauh di bawah batas minimum ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 3 PM 77/2011, dan polis asuransi yang diterbitkan di Australia tidak dapat dianggap memenuhi kewajiban asuransi wajib di bawah rezim regulasi Indonesia.
5. Penandatanganan dan pelaksanaan perjanjian dengan ATW Airlines berpotensi menimbulkan konsekuensi hukum berupa perjanjian yang batal demi hukum dan risiko gugatan PMH berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, konsekuensi administratif berupa sanksi peringatan tertulis dari Menteri Perhubungan, serta risiko komersial berupa disrupsi operasional, biaya *positioning* tambahan, dan menurunnya kepercayaan investor terhadap PT MBD.
6. Surat Penawaran yang diterbitkan atas nama "ATW Airlines" mengandung cacat formil karena tidak mencantumkan identitas korporasi RAM Pty. Ltd. dan *Australian Company Number* (ACN) sebagaimana diwajibkan oleh *Corporations Act* 2001, serta terdapat keraguan atas kewenangan penandatanganan Capt. Bangalter yang tidak dibuktikan dengan dokumen kewenangan yang memadai. Secara materiil, klausula "VAT Free" tanpa dasar hukum dan batas waktu penawaran yang hanya



disampaikan secara lisan menimbulkan ketidakpastian hukum bagi PT MBD.

7. PT MBD tidak disarankan untuk menandatangani dokumen apa pun sebelum *due diligence* pra-kontraktual diselesaikan, dan apabila ATW Airlines tidak dapat memenuhi persyaratan legalitas operasional, PT MBD disarankan untuk menggunakan maskapai *charter* nasional ber-AOC Indonesia atau merestrukturisasi skema melalui *wet lease* dengan operator Indonesia sebagai perantara.

F. REKOMENDASI

Atas kesimpulan yang telah diberikan, ZRY & Co memberikan rekomendasi kepada Klien untuk membela kepentingannya sebagai berikut:

1. Tidak menandatangani Surat Penawaran maupun dokumen perjanjian apa pun dengan ATW Airlines sebelum seluruh proses *due diligence* pra-kontraktual diselesaikan, mengingat Surat Penawaran tertanggal 10 Maret 2026 mengandung cacat formil dan materiil yang belum terpenuhi, serta batas waktu lisan tanggal 13 Juni 2026 tidak memiliki kekuatan mengikat yang setara dengan klausul tertulis sehingga PT MBD masih memiliki ruang hukum yang cukup untuk melakukan verifikasi secara menyeluruh.
2. Melakukan *due diligence* pra-kontraktual yang mencakup: (i) verifikasi status hukum dan pendaftaran RAM Pty. Ltd. pada ASIC beserta konfirmasi ATW Airlines sebagai nama dagang terdaftar; (ii) permintaan *Certificate of Incumbency* dan surat pendelegasian kewenangan dari *Board of Directors* untuk membuktikan kapasitas Capt. Bangalter dalam mengikat perjanjian; (iii) permintaan izin operasi *charter* dalam negeri dari DJPU serta sertifikasi IS-BAO dan BARS; dan (iv) klarifikasi tertulis atas dasar hukum klausula "VAT Free" dan kewajiban PPh atas penghasilan yang bersumber dari wilayah Indonesia, sebagaimana dirinci.
3. Apabila hasil *due diligence* menunjukkan bahwa ATW Airlines tidak dapat memenuhi persyaratan legalitas operasional, PT MBD disarankan



untuk mengalihkan pengadaan jasa penerbangan kepada maskapai *charter* nasional yang telah memiliki AOC Indonesia dan berpengalaman dalam melayani rute operasional pertambangan, sebagai pilihan yang memberikan kepastian hukum tertinggi sesuai ketentuan PM 35/2021.

4. Apabila Klien tetap menghendaki keterlibatan ATW Airlines, maka skema yang dapat ditempuh adalah restrukturisasi perjanjian melalui *wet lease* antara RAM Pty. Ltd. sebagai *lessor* dengan badan usaha angkutan udara Indonesia ber-AOC domestik sebagai *lessee* yang secara hukum bertindak sebagai penyelenggara penerbangan dan penanggung jawab seluruh aspek operasional, perizinan, dan perpajakan di Indonesia.

G. PENUTUP

Demikian Pendapat Hukum ini ZRY & Co sampaikan. Kami harap Pendapat Hukum ini dapat dijadikan pertimbangan oleh Klien untuk menentukan langkah hukum yang akan ditempuh ke depannya. Atas perhatiannya, kami mengucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

ZRY & Co



Aditya Vista, S.H., M.H.



Putu Andika, S.H., M.H.



Neysa Qasya, S.H.

H. DAFTAR PUSTAKA

- Adi Kusumaningrum. 2012. "Prinsip Cabotage dalam Industri Penerbangan Indonesia di Era Asian Single Aviation Market 2015." *Arena Hukum* 6 (1).
- Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income, yang telah disahkan melalui Keputusan Presiden Nomor 62 Tahun 1992.*
- Agus Salim Harahap. 2009. "PELAKSANAAN GOOD CORPORATE GOVERNANCE (GCG) DALAM PERSEROAN TERBATAS." *Lex Jurnalica* 6 (2).
- Alberich Martin, and Nany Suryawati. 2024. "Keabsahan Pemenuhan Suatu Perjanjian Yang Tidak Memiliki Alas Hukum Yang Sah." *Wajah Hukum* 8 (2).
- Direktorat Jenderal Pajak. 2022. "Asas Pengenaan Pajak." Kementerian Keuangan Direktorat Jenderal Pajak. 2022. <https://www.pajak.go.id/id/asas-pengenaan-pajak>.
- J W Carter. 2016. *Carter's Guide to Australian Contract Law*. 3rd ed. Victoria Avenue, Australia : LexisNexis.
- Mega Sastrawati. n.d. "KOMPENSASI BAGI PENUMPANG PESAWAT UDARA YANG MENGALAMI KECELAKAAN DALAM PENERBANGAN DOMESTIK." Skripsi Universitas Sriwijaya.
- Nanin Koeswidi Astuti, 2016, "Analisa Yuridis Tentang Perjanjian Dinyatakan Batal Demi Hukum", *To-Ra* 2 (1).
- Private Law Tutor Publishing. 2023. "RAMSGATE VICTORIA HOTEL v MONTEFIORE." *Law Books*. April 27, 2023. <https://www.lawbooks.org/post/ramsgate-victoria-hotel-v-montefiore>.
- Ridha Aditya Nugraha. 2016. "Pencegatan Pesawat Asing Tanpa Izin Di Wilayah Udara Indonesia: Urgensi Hukum Positif." *Hukumonline.com*. 2016.



<https://www.hukumonline.com/berita/a/pencegatan-pesawat-asing-tanpa-izin-di-wilayah-udara-indonesia-urgensi-reformasi-hukum-positif-lt56f0f4e83a3ef/>.

Ozalp Ozer, and Robert Phillips. 2012. The Oxford Handbook of Pricing Management. United Kingdom: Oxford University Press.

Paramita Prananingtyas. 2019. Buku Ajar Hukum Perusahaan Universitas Diponegoro. Semarang : Yoga Pratama.

Zepty Fence, Irma Halima, and Welly Angela. 2024. “Pelanggaran Wilayah Udara Indonesia Oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional.” Balobe Law Journal 4 (1).

Corporation Acts 2001 Australia.



**MELACAK JEJAK HUKUM MENGENAI FENOMENA GAGAL BAYAR
PINJAMAN ONLINE DI INDONESIA**

Penulis : Nathaniel Ardyanto Hasudungan Nababan

Reviewer : Putu Aras Samsithawrati, S.H., LL.M.

Local Chapter : Universitas Udayana

I. Fakta-Fakta

1. Pada November 2025, volume pencairan pembiayaan berbasis digital atau yang dikenal dengan istilah pinjaman online tercatat menembus angka Rp 94,85 triliun, sebagaimana yang dipublikasikan dalam laporan berkala Otoritas Jasa Keuangan(OJK).¹
2. Menurut pemaparan dari Kepala Eksekutif Pengawas Lembaga Pembiayaan OJK pada hasil Asesmen Sektor Jasa Keuangan dan Kebijakan OJK periode Desember 2025, bahwa peningkatan tersebut tidak diimbangi dengan kemampuan bayar yang memadai, terlihat dari rasio gagal bayar (TWP 90) yang naik menjadi sekitar 4,33% pada akhir 2025, meningkat dari kisaran 2,5% pada tahun sebelumnya.²
3. Pinjaman tersebut tidak diikuti dengan kemampuan bayar yang memadai, disebabkan karena rata-rata para debitur menggunakan uang tersebut untuk judi online dan gaya hidup yang konsumtif.³
4. Hal ini juga diikuti dengan menjamurnya penyedia kredit digital ilegal yang menyajikan prosedur pencairan dana yang lebih cepat dan syarat yang lebih sedikit dibanding pinjaman online resmi yang terdaftar di OJK.⁴

¹ Humas Unismuh. (2026, 10 Januari). *Utang Pinjol Warga RI Tembus Rp 94,85 Triliun, Akademisi Unismuh Makassar Soroti Lemahnya Literasi Risiko*. Kabar Unismuh Makassar. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://news.unismuh.ac.id/2026/01/10/utang-pinjol-warga-ri-tembus-rp-9485-triliun-akademisi-unismuh-makassar-soroti-lemahnya-literasi-risiko>

² Kholid Rafsanjani & Zetta Hannyny, (2026, 9 Januari), Utang pinjol melesat 25% ke Rp94,85 triliun, gagal bayar meningkat, *IDN Financials*, Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.idnfinancials.com/id/news/60295/utang-pinjol-melesat-25-ke-rp94-85-triliun-gagal-bayar-meningkat>

³ Sari, A. R. (2023, 13 Desember). *OJK: Banyak yang Gunakan Pinjol untuk Judi Online*. Tempo.co. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.tempo.co/ekonomi/ojk-banyak-yang-gunakan-pinjol-untuk-judi-online-109167>

⁴ Manik, P. S., Simanungkalit, J., Simanjuntak, F. F., Saragih, A. L., & Hasyim, H. (2023). Legalitas bisnis pinjaman online: Studi kasus terhadap praktik fintech ilegal di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 9(2).

5. Pinjaman online Ilegal ini yang menawarkan syarat lebih mudah namun dengan bunga yang sangat tinggi dan melebihi batas yang diberikan oleh OJK yaitu maksimal 0,3% per hari.⁵
6. Sepanjang tahun 2025, Otoritas Jasa Keuangan menerima lebih dari 26.000 pengaduan, dengan mayoritas berasal dari kasus pinjaman online ilegal.⁶
7. Dalam upaya penindakan, Otoritas Jasa Keuangan telah menutup lebih dari 2.200 entitas pinjaman online ilegal sepanjang 2025, menunjukkan bahwa praktik ilegal masih sangat banyak.⁷
8. Banyak debitur yang wanprestasi mengalami penagihan yang melanggar hukum, berupa ancaman bahkan penyalahgunaan data pribadi, Sehingga memicu para debitur untuk mencari sumber lain guna melunasi pinjaman.⁸
9. Kasus terbaru di awal 2026 bahkan menunjukkan adanya laporan praktik penagihan ilegal oleh salah satu platform pinjaman online yang kemudian dipanggil oleh OJK, menandakan masih lemahnya kepatuhan sebagian penyalur pinjaman daring.⁹
10. Ancaman lain yang berkembang adalah penyalahgunaan data pribadi, di mana identitas seseorang dapat digunakan tanpa izin untuk mengajukan pinjaman online, sehingga menimbulkan beban utang yang tidak pernah dibuat oleh korban.¹⁰

⁵ Otoritas Jasa Keuangan. (2025, Mei 20). *Siaran pers: OJK: Pengaturan bunga pinjaman daring untuk lindungi konsumen* [Dokumen PDF]. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.ojk.go.id/id/berita-dan-kegiatan/siaran-pers/Documents/Pages/OJK-Pengaturan-Bunga-Pinjaman-Daring-untuk-Lindungi-Konsumen/SP%2076%20OJK%20Pengaturan%20Bunga%20Pinjaman%20Daring%20untuk%20Lindungi%20Konsumen.pdf>

⁶ Hidayat, N. (2026, Mei 6). *OJK Terima 25 Ribu Aduan, Pinjol Ilegal Mendominasi*. Bisnis.com. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://foto.bisnis.com/view/20260506/1971793/ojk-terima-25-ribu-aduan-pinjol-ilegal-mendominasi>

⁷ Otoritas Jasa Keuangan. (2025, Desember 10). *OJK: 2.263 entitas pinjol ilegal dihentikan sepanjang 2025*. Antara News. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.antaranews.com/berita/5343389/ojk-2263-entitas-pinjol-ilegal-dihentikan-sepanjang-2025>

⁸ Arvante, J. Z. Y. (2022). Dampak permasalahan pinjaman online dan perlindungan hukum bagi konsumen pinjaman online. *Ikatan Penulis Mahasiswa Hukum Indonesia Law Journal*, 2(1), 73-87.

⁹ Otoritas Jasa Keuangan. (2025, Oktober 16). *OJK panggil Solusiku terkait dugaan pelanggaran proses penagihan* [Siaran pers]. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://ojk.go.id/id/berita-dan-kegiatan/siaran-pers/Pages/OJK-Panggil-Solusiku-Terkait-Dugaan-Pelanggaran-Proses-Penagihan.aspx>

¹⁰ Asti, Ni P. M. D. P. "Upaya Hukum Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dalam Mengatasi Layanan Pinjaman Online Ilegal." *Acta Comitatus*, vol. 5, no. 1, 2020, pp. 111-122, doi:[10.24843/AC.2020.v05.i01.p10](https://doi.org/10.24843/AC.2020.v05.i01.p10).

11. Di sisi sosial, fenomena gagal bayar bahkan melahirkan komunitas di media sosial yang mendorong untuk menormalisasikan praktik “gagal bayar” sebagai solusi, meskipun secara hukum tetap memiliki konsekuensi.¹¹
12. Berdasarkan dari beberapa penelitian terdahulu yang membahas hal yang kurang lebih sama yaitu :(1) Jurnal oleh Ni Putu Maha Dewi Pramitha Asti berjudul “Upaya Hukum Otoritas Jasa Keuangan Dalam Mengatasi Layanan Pinjaman Online Ilegal”. Dalam Jurnal ini secara garis besar membahas terkait upaya OJK dalam memberantas praktik-praktik pinjaman online ilegal. (2) Jurnal oleh Wijaya Hadi Susanto dan Anif Fatma Chawa berjudul “Aksi Gagal Bayar Pada Perusahaan Fintech”. Secara garis besar jurnal ini membahas terkait aspek sosial dari praktik gagal bayar pinjol yang terjadi belakangan ini. Namun dalam penelitian ini, saya mengkaji lebih dalam terkait keabsahan tindakan debitur yang menolak membayar pinjaman online ilegal, keabsahan perjanjian elektronik yang dilakukan oleh fintech ilegal, serta terkait perlindungan hukum bagi para debitur pinjaman online. Jadi dalam penelitian saya tidak hanya memandang atau mengevaluasi upaya OJK saja dalam memberantas platform pinjaman online ilegal seperti yang dibahas oleh Dewi, dan aspek sosial seperti yang dibahas Susanto. Tetapi penelitian ini membahas lebih dalam terkait status hukum dan tanggung jawab hukum dalam hubungan hukum pinjam-meminjam berbasis teknologi (*Fintech*).

II. Pokok Permasalahan Hukum

1. Apakah kegagalan pembayaran (gagal bayar) dalam pinjaman online dapat dikualifikasikan sebagai wanprestasi dalam hukum perdata, serta bagaimana konsekuensi hukumnya bagi debitur yang kompak melakukan gagal bayar pinjaman ilegal akibat bunga yang terlalu tinggi?
2. Bagaimana keabsahan dan kekuatan mengikat perjanjian pinjaman online, khususnya yang berasal dari platform ilegal, berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Peraturan OJK?

¹¹ Susanto, W. H., & Chawa, A. F. (2021). Aksi gagal bayar pada perusahaan fintech. *JSSH (Jurnal Sains Sosial dan Humaniora)*, 5(1), 9.

3. Bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi debitur sebagai konsumen terhadap praktik penagihan yang melanggar hukum dan penyalahgunaan data pribadi oleh penyelenggara pinjaman online berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang tentang Informasi dan Transaksi Elektronik serta Undang-Undang tentang Perlindungan Data Pribadi?

III. Dasar Hukum

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*)
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2024 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik)
4. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi
5. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 77 /POJK.01/2016 tentang Layanan Pinjam Meminjam Uang Berbasis Teknologi Informasi

IV. Pendapat Hukum

1. Gagal Bayar sebagai Wanprestasi dan Konsekuensi Hukumnya

Dalam pasal 1234 dijelaskan bahwa *prestasi* adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu atau untuk tidak berbuat sesuatu. Dalam perjanjian pinjaman online, *prestasi* yang dimaksud adalah untuk mengembalikan sejumlah uang yang telah dipinjam oleh debitur disertai dengan bunganya sesuai dengan kesepakatan. Sehingga apabila debitur tidak menepati kewajiban atau disebut lalai menurut pasal 1238 KUHPdata hal ini bisa dikatakan sebagai *wanprestasi*. Dalam pasal 1320 juga dijelaskan terkait syarat sahnya perjanjian yaitu **(1)** Ada Kesepakatan, **(2)** Kecakapan, **(3)** Suatu Hal tertentu, **(4)** dan sebab yang halal. Jadi apabila *wanprestasi* dan perjanjian ini dikaitkan dalam pinjaman online yang legal dan diawasi oleh OJK, kegagalan debitur untuk membayar dan melunasi pinjaman sesuai jangka waktu yang sudah disepakati bersama merupakan bentuk *wanprestasi*. Konsekuensi dari *wanprestasi* ini juga dijelaskan dalam pasal 1243 KUHPdata sebagai berikut:

- Membayar ganti rugi (*schadevergoeding*), bunga, dan biaya penagihan, sebagaimana diatur dalam Pasal 1243 KUHPdata;

- Dikenai tindakan hukum berupa *penagihan* hingga pencantuman dalam daftar hitam kredit (BI Checking/SLIK).

Namun, apabila perjanjian dilakukan melalui platform ilegal yang tidak memiliki izin OJK dan menetapkan bunga tidak wajar seperti melampaui batas kewajaran dan menyalahi dari aturan yang diatur oleh OJK mengenai batas bunga serta dari pihak kreditur juga melakukan penagihan dengan hal-hal yang melanggar kesusilaan seperti menyebarkan data pribadi debitur bahkan mempermalukan debitur maka klausula perjanjian tersebut dianggap batal demi hukum, hal ini disebabkan karena bertentangan dengan Undang - Undang yang berlaku serta melanggar ketertiban umum dan kesusilaan (Pasal 1337 KUHPerdara). Hal ini disebabkan karena pihak kreditur melakukan penagihan dengan menyebarkan data pribadi para debiturnya, Sebaliknya para debitur dapat menggugat balik pihak Pinjaman Online Ilegal sebagai kreditur, karena hal ini dijelaskan dalam Pasal 12 UU Nomor 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan data pribadi yang menyatakan bahwa “Subjek Data Pribadi berhak menggugat dan menerima ganti rugi atas pelanggaran pemrosesan Data Pribadi tentang dirinya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.” Oleh karena itu, hal mengenai wanprestasi sulit diterapkan terhadap debitur pinjaman online ilegal, sebab perjanjian dasarnya saja sudah tidak sah secara hukum, bahkan kadang kala tidak ada perjanjian di awal. Sehingga fenomena “gagal bayar bersama” yang dilakukan oleh sekelompok debitur terhadap pinjaman online ilegal tidak serta-merta menghapus kewajiban perdata, tetapi dapat dilihat sebagai bentuk reaksi dari para debitur terhadap praktik usaha yang tidak sehat. Dalam hal ini, tidak hanya menitikberatkan pada pelanggaran oleh debitur, tetapi juga perlu mempertimbangkan apakah perjanjian yang menjadi dasar utang tersebut dibuat secara sah dan adil. Namun apabila dalam hal debitur menolak membayar kepada pinjol yang terdaftar oleh OJK, dan memiliki kontrak perikatan/perjanjian yang jelas dan sesuai ketentuan yang berlaku serta dari pihak kreditur pun melakukan penagihan yang wajar maka debitur jelas termasuk dalam pengertian “lalai” dan melakukan wanprestasi dalam pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

2. Keabsahan dan Kekuatan Mengikat Perjanjian Pinjaman Online

Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdata mensyaratkan empat unsur sah nya perjanjian, yaitu kesepakatan, kecakapan, objek tertentu, dan sebab yang halal. Perjanjian yang dibuat melalui platform resmi dan sesuai dengan ketentuan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 77/POJK.01/2016 pada umumnya memenuhi unsur-unsur tersebut dan oleh karenanya mengikat para pihak sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1338 KUHPerdata. Dalam hal mengikat sesuai dengan pasal 1338 KUHPerdata menegaskan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Sehingga dalam konteks pinjaman online legal, ketika seluruh unsur terpenuhi dan penyelenggara terdaftar/berizin di OJK sesuai POJK No. 77/POJK.01/2016, perjanjian elektronik dianggap sah dan mempunyai kekuatan mengikat sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik dan pasal 1338 Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

Sebaliknya, dalam pinjaman online ilegal, di mana penyelenggara tidak memegang izin sehingga keabsahan perjanjian dapat dipersoalkan, khususnya pada unsur “sebab yang halal”. Apabila suatu perjanjian mengandung bunga yang sangat tinggi dan klausula dalam perjanjian yang merugikan secara sepihak, dan dilakukan oleh pihak yang tidak memiliki izin, sehingga kesepakatan/perjanjian ini berpeluang besar tidak sejalan dengan aturan hukum yang berlaku, mencederai kepentingan umum bahkan melanggar nilai etika.¹² Dengan demikian, kekuatan mengikatnya dapat menjadi lemah atau bahkan batal demi hukum (Pasal 1335 & Pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Hal ini juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, khususnya Pasal 18, memang mengakui bahwa kontrak elektronik mengikat para pihak. Namun, keberlakuan ini mensyaratkan bahwa harus terpenuhinya prinsip-prinsip dasar dalam hukum perdata. Artinya, tidak semua transaksi elektronik secara otomatis sah apabila terdapat cacat dalam pembentukannya, maka:

¹² Hidayat, A., Azizah, N., & Ridwan, M. (2022). Pinjaman online dan keabsahannya menurut hukum perjanjian islam. *Jurnal Indragiri Penelitian Multidisiplin*, 2(1), 1-9.

- Perjanjian tersebut tidak memiliki kekuatan mengikat secara sah karena tidak memenuhi asas *halal*; dan perjanjian tersebut bisa dianggap batal demi Hukum
- Bahkan dapat digolongkan sebagai perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) menurut Pasal 1365 KUHPerdata, karena merugikan pihak lain melalui praktik ilegal. Oleh karena itu perlu adanya ganti rugi bagi pihak yang dirugikan tersebut.

Sehingga bisa disimpulkan bahwa ketika pinjaman online tersebut memiliki izin resmi dari OJK, dan Pinjaman Online tersebut adalah legal serta klausula perjanjian yang diberikan kepada konsumen memiliki syarat yang jelas dan memenuhi syarat-syarat perjanjian seperti pada pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Perjanjian tersebut dapat diakses dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai pasal 5 Undang-Undang tentang Informasi dan Transaksi Elektronik maka perjanjian dari pinjaman online tersebut memiliki kekuatan hukum yang mengikat. Sedangkan apabila pinjaman online tersebut tidak memiliki izin resmi yang disebut ilegal, serta klausula perjanjian yang diberikan kepada konsumen/debitur tidak memiliki syarat yang jelas dan merugikan salah satu pihak, atas dasar itu kesepakatan/kontrak tersebut bisa dinyatakan batal demi hukum dan juga tidak memiliki legitimasi hukum yang kuat atau mengikat.

3. Regulasi terkait perlindungan bagi Debitur/Konsumen

Debitur dalam pinjaman online dikualifikasikan sebagai konsumen berdasarkan Pasal 1 angka 2 UU No. 8 Tahun 1999. Berikut bentuk perlindungan hukum terhadap debitur mencakup:

a. Berdasarkan UU Perlindungan Konsumen (UU No. 8 Tahun 1999)

- Pasal 4 memberikan hak atas kenyamanan, keamanan, serta keselamatan dalam penggunaan barang/jasa.
- Pasal 8 dan 10 melarang pelaku usaha menawarkan jasa dengan cara menyesatkan atau memuat klausula baku yang merugikan konsumen. Melalui pasal 8 dan 10 juga, melarang proses penagihan yang disertai unsur pemaksaan, ancaman verbal, atau

pembocoran data personal debitur. Ketentuan ini pada intinya melarang pelaku usaha melakukan tindakan yang merugikan konsumen. Dengan demikian, debitur berhak menolak atau menggugat pelaku *pinjol* ilegal yang memuat klausula sepihak.

b. Berdasarkan UU ITE (UU No. 1 Tahun 2024)

Dalam Pasal 17 mengatur bahwa transaksi elektronik harus dilakukan dengan memperhatikan prinsip/asas itikad baik. Maksud dari prinsip/asas itikad baik ini dijelaskan dalam penjelasan pasal 3 UU ITE yaitu asas yang digunakan para pihak dalam melakukan transaksi elektronik tidak bertujuan untuk secara sengaja dan tanpa hak melawan hukum dengan mengakibatkan kerugian bagi pihak lain. Hal ini berarti penyelenggara pinjaman online bertanggung jawab untuk menjaga keamanan data serta memastikan tidak terjadi penyalahgunaan data pribadi dalam proses penagihan. Selain itu juga dalam pasal 15 & pasal 16 UU ITE dijelaskan juga bahwa penyelenggaraan sistem elektronik wajib diselenggarakan dengan sistem yang andal dan aman, dan juga penyelenggara sistem transaksi elektronik harus bisa memenuhi persyaratan minimum yang diatur dalam pasal 16, yang salah satunya adalah melindungi kerahasiaan informasi elektronik yang dikelolanya.

Mengenai keabsahan perjanjian juga diatur Pasal 5 Undang Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang mengakui bahwa kontrak atau dokumen elektronik merupakan alat bukti hukum yang sah. Jadi dengan demikian, bahwa kontrak atau perjanjian pinjaman yang dibuat oleh aplikasi pinjaman online merupakan sah selama tidak melanggar ketentuan perundang-undangan yang berlaku, dan aplikasi tersebut resmi terdaftar oleh OJK. Hal ini juga semakin dipertegas oleh pasal 18 ayat 1 yang menyatakan bahwa transaksi elektronik yang dituangkan dalam kontrak elektronik memiliki kekuatan hukum yang mengikat. Jadi baik kreditur maupun debitur harus bisa menunaikan hak serta kewajibannya dengan baik berdasarkan dari perjanjian tersebut.

c. Berdasarkan UU No. 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi (PDP)

Penyelenggara pinjaman online diharuskan mendapatkan persetujuan eksplisit dari

pihak yang bersangkutan sebelum mengumpulkan dan mengolah data pribadi. Pelanggaran terhadap prinsip ini dapat dikenakan sanksi administratif maupun pidana.

Selain itu, OJK berwenang menindak penyelenggara fintech ilegal berdasarkan POJK No. 77/POJK.01/2016, yang mengatur kewajiban penyelenggara untuk terdaftar, memiliki sistem keamanan data, dan melakukan penagihan secara beretika. OJK juga berwenang untuk memberi Sanksi bagi para pelanggar ketentuan ketentuan yang sudah diatur dalam POJK tentang Fintech.

Dengan demikian, meskipun debitur memiliki kewajiban untuk memenuhi prestasi, hukum tetap memberikan perlindungan terhadap tindakan-tindakan yang melampaui batas kewajaran. Keseimbangan antara kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan menjadi kunci dalam melihat fenomena ini secara utuh tidak hanya sepihak.

V. Kesimpulan

Kegagalan pembayaran pada pinjaman online legal dapat dikualifikasikan sebagai wanprestasi berdasarkan KUHPdata, sehingga debitur dapat dikenai ganti rugi dan pencatatan negatif dalam SLIK. Namun, konsep ini sulit diterapkan pada pinjaman online ilegal karena perjanjiannya mengandung sebab yang tidak halal, seperti bunga berlebihan, klausul sepihak, dan penagihan dengan intimidasi atau penyebaran data pribadi, sehingga berdasarkan Pasal 1335 dan 1337 KUHPdata perjanjian tersebut dapat batal demi hukum. Fenomena "gagal bayar bersama" pun tidak dapat dibenarkan sepenuhnya, mengingat hutang tetap menimbulkan kewajiban moral dan hukum, meski tidak bisa dilepaskan dari praktik pinjaman ilegal yang merugikan. Sebagai konsumen, debitur dilindungi oleh UU Perlindungan Konsumen, UU ITE, dan UU Perlindungan Data Pribadi, sehingga segala bentuk penagihan yang mengandung ancaman maupun penyalahgunaan data pribadi tanpa seizin pemilik data merupakan pelanggaran hukum yang bisa digugat. Oleh karena itu, hukum harus hadir untuk melindungi semua pihak secara adil, bukan hanya menuntut debitur membayar, tetapi juga menindak penyelenggara pinjaman ilegal yang merugikan masyarakat.

A. Rekomendasi

1. Pemerintah perlu memperkuat implementasi Undang-Undang Perlindungan Data

Pribadi, khususnya terhadap sektor fintech. Penyalahgunaan data pribadi dalam praktik pinjaman online telah menimbulkan keresahan yang besar di masyarakat. Dengan demikian, diperlukan hadirnya sanksi yang tegas dan nyata terhadap pihak-pihak yang menyebarkan atau memanfaatkan data pribadi konsumen tanpa izin.

2. Masyarakat sebagai debitur juga harus memiliki kesadaran hukum dan tanggung jawab dalam mengakses fasilitas *Fintech Lending*. Penggunaan dana tersebut sebaiknya digunakan untuk kebutuhan yang produktif dan kebutuhan yang urgen serta krusial dan menghindari untuk kepentingan konsumtif atau aktivitas yang melanggar hukum seperti judi online. Selain itu, masyarakat juga perlu memahami bahwa gagal bayar tetap memiliki konsekuensi hukum apabila dilakukan terhadap pinjaman online yang sah dan legal.

3. Pemerintah perlu membentuk prosedur penuntasan sengketa yang lebih ringkas dan efektif bagi konsumen pinjaman online. Hal ini penting agar masyarakat yang menjadi korban praktik pinjaman online ilegal maupun penyalahgunaan data pribadi dapat memperoleh perlindungan hukum secara efektif tanpa dibebani prosedur yang berbelit-belit dan mahal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Setiawan, I. K. O. (2021). *Hukum perikatan*. Bumi Aksara.

Hakim, L., SH, M., Hapsari, R. A., & SH, M. (2022). *Buku ajar financial technology law*. Penerbit Adab.

Jurnal

Arvante, J. Z. Y. (2022). Dampak permasalahan pinjaman online dan perlindungan hukum bagi konsumen pinjaman online. *Ikatan Penulis Mahasiswa Hukum Indonesia Law Journal*, 2(1), 73-87.

Susanto, W. H., & Chawa, A. F. (2021). Aksi gagal bayar pada perusahaan fintech. *JSSH (Jurnal Sains Sosial dan Humaniora)*, 5(1), 9.

Hidayat, A., Azizah, N., & Ridwan, M. (2022). Pinjaman online dan keabsahannya menurut hukum perjanjian islam. *Jurnal Indragiri Penelitian Multidisiplin*, 2(1), 1-9.

Angin, R. J. B. P., Pakpahan, E. F., Rizki, R., Sitanggang, A., & Ramadhana, W. (2025). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Perjanjian Pinjaman Online berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999. *Jurnal Hukum Lex Generalis*, 6(4).

Manik, P. S., Simanungkalit, J., Simanjuntak, F. F., Saragih, A. L., & Hasyim, H. (2023). Legalitas bisnis pinjaman online: Studi kasus terhadap praktik fintech ilegal di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 9(2).

Asti, Ni P. M. D. P. "Upaya Hukum Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dalam Mengatasi Layanan Pinjaman Online Ilegal." *Acta Comitatus*, vol. 5, no. 1, 2020, pp. 111-122, doi:[10.24843/AC.2020.v05.i01.p10](https://doi.org/10.24843/AC.2020.v05.i01.p10).

Artikel

Kholid Rafsanjani & Zetta Hannyny, (2026, 9 Januari), Utang pinjol melesat 25% ke Rp94,85 triliun, gagal bayar meningkat, *IDN Financials*, Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.idnfinancials.com/id/news/60295/utang-pinjol-melesat-25-ke-rp94-85-triliun-gagal-bayar-meningkat>

- Hidayat, N. (2026, Mei 6). *OJK Terima 25 Ribu Aduan, Pinjol Ilegal Mendominasi*. Bisnis.com. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://foto.bisnis.com/view/20260506/1971793/ojk-terima-25-ribu-aduan-pinjol-ilegal-mendominasi>
- Humas Unismuh. (2026, 10 Januari). *Utang Pinjol Warga RI Tembus Rp 94,85 Triliun, Akademisi Unismuh Makassar Soroti Lemahnya Literasi Risiko*. Kabar Unismuh Makassar. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://news.unismuh.ac.id/2026/01/10/utang-pinjol-warga-ri-tembus-rp-9485-triliun-akademisi-unismuh-makassar-soroti-lemahnya-literasi-risiko>
- Sari, A. R. (2023, 13 Desember). *OJK: Banyak yang Gunakan Pinjol untuk Judi Online*. Tempo.co. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.tempo.co/ekonomi/ojk-banyak-yang-gunakan-pinjol-untuk-judi-online-109167>
- Otoritas Jasa Keuangan. (2025, Desember 10). *OJK: 2.263 entitas pinjol ilegal dihentikan sepanjang 2025*. Antara News. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.antaranews.com/berita/5343389/ojk-2263-entitas-pinjol-ilegal-dihentikan-sepanjang-2025>
- Otoritas Jasa Keuangan. (2025, Mei 20). *Siaran pers: OJK: Pengaturan bunga pinjaman daring untuk melindungi konsumen* [Dokumen PDF]. Diakses pada 23 Mei 2026, dari <https://www.ojk.go.id/id/berita-dan-kegiatan/siaran-pers/Documents/Pages/OJK-Pengaturan-Bunga-Pinjaman-Daring-untuk-Lindungi-Konsumen/SP%2076%20OJK%20Pengaturan%20Bunga%20Pinjaman%20Daring%20untuk%20Lindungi%20Konsumen.pdf>

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE)

Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi

Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (OJK).