

LOCAL CHAPTERS' WRITING



SUBMITTED BY:

**ALSA LC
UNIVERSITAS
BRAWIJAYA**

DAFTAR ISI

**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, Neysa Qasya

3

**Keadilan Restoratif dalam KUHP Nasional dan Relevansinya bagi
Masyarakat Indonesia**

ALSA LC UB: Izzudin Adl Ramadhan, Muhammad Paundra Azriel Setiawan

31

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 (DJPu). 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,

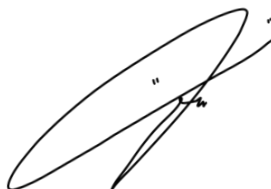
ZRY & Co



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).

Cooperation Acts 2001 Australia.



**Keadilan Restoratif dalam KUHP Nasional dan Relevansinya bagi
Masyarakat Indonesia**

Izzudin Adl Ramadhan, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, '24

Muhammad Paundra Azriel Setiawan, Universitas Brawijaya, '25

Corresponding Authors:

E-mail Address: izzushimaa@student.ub.ac.id, paundraazriel@student.ub.ac.id

**Asian Law Students' Association Local Chapter Universitas Brawijaya
Academic Development Division
2026**



Keadilan Restoratif dalam KUHP Nasional dan Relevansinya bagi Masyarakat Indonesia

Izzudin Adl Ramadhan¹ Muhammad Paundra Azriel Setiawan²

Masyarakat terdiri dari individu-individu dengan kepentingan, tujuan, dan nilai yang berbeda. Perbedaan tersebut seringkali melahirkan benturan kepentingan yang berpotensi mengganggu ketertiban sosial. Untuk itulah hukum hadir sebagai instrumen normatif yang berfungsi menjaga harmonisasi, mewujudkan keadilan, memberikan kemanfaatan, serta menjamin kepastian bagi setiap individu dalam kehidupan bermasyarakat. Indonesia merupakan negara hukum, sebagaimana telah diatur dalam konstitusi kita di Pasal 1 Ayat (3) UUD NRI 1945: “*Negara Indonesia adalah negara hukum.*” Konsekuensi logis dari prinsip ini adalah bahwa seluruh aspek kehidupan bernegara dan bermasyarakat harus tunduk pada supremasi hukum. Salah satu pilar utama dalam sistem hukum Indonesia adalah hukum pidana.

Secara historis, hukum pidana Indonesia terbentuk melalui mekanisme asas konkordansi, yakni prinsip yang memberlakukan hukum Belanda secara langsung kepada golongan Eropa di wilayah Hindia Belanda. Dalam konteks ini, hukum pidana materiil yang berlaku di Hindia Belanda dikodifikasi dalam *Wetboek van Strafrecht voor Nederlandsch Indië* (WvS NI), yang mulai diberlakukan berdasarkan *Koninklijk Besluit* (*Staatsblad* 1915 Nomor 732) dan resmi berlaku sejak 1 Januari 1918. WvS NI inilah yang menjadi landasan hukum pidana di wilayah Hindia Belanda hingga masa proklamasi kemerdekaan Indonesia pada 1945. yang kemudian diadopsi ke dalam sistem hukum Indonesia pasca kemerdekaan.³

Pasca kemerdekaan, untuk mengisi kekosongan hukum dan menjaga ketertiban, Pemerintah Indonesia kembali memberlakukan WvS NI tersebut melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana. Berdasarkan Pasal VI undang-undang tersebut, nama resminya diubah dari *Wetboek van Strafrecht voor Nederlandsch Indië* menjadi *Wetboek van Strafrecht* (WvS), yang dalam bahasa Indonesia disebut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Undang-undang ini sekaligus memuat sejumlah perubahan dan penyesuaian atas pasal-pasal tertentu agar selaras dengan konteks negara yang baru merdeka. Paradigma pemidanaan hasil warisan kolonial ini erat kaitannya dengan prinsip keadilan retributif (*retributive justice*),⁴ yakni suatu pendekatan dalam sistem hukum pidana yang menekankan pada

¹ Demissioner of ALSA Local Chapter Universitas Brawijaya, batch 2024.

² Local Board of ALSA Local Chapter Universitas Brawijaya, batch 2025.

³ Pramesti, T. J. A. “Pengertian Asas Konkordansi dan Sejarahnya di Indonesia”, Hukum Online, 2022. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/asas-konkordansi-lt5979a0202a993/>.

⁴ Hakim, A. F., dkk. “Konsep Keadilan Retributif dalam Penegakan Hukum: Tinjauan dari Para Tokoh-Tokoh”, *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains Dan Sosial Humaniora* 3, no. 1 (2025).



pemberian hukuman yang setimpal terhadap pelaku kejahatan sebagai bentuk pembalasan atas perbuatan yang telah dilakukan. Hal ini dapat dilihat pada pengaturan pokok pemidanaan di Pasal 10 KUHP dan fakta bahwasannya dalam sepanjang sejarah sistem peradilan pidana di Indonesia, penyelesaian tindak pidana pada umumnya berakhir dengan pemidanaan penjara.⁵

Paradigma retributif yang telah berakar selama lebih dari satu abad ternyata menyimpan berbagai kelemahan struktural yang semakin tidak dapat diabaikan. Sistem peradilan pidana yang semata bertumpu pada pemenjaraan terbukti gagal menjawab kebutuhan mendasar dalam suatu perkara pidana. Korban tidak mendapat pemulihan atas kerugian yang dideritanya, pelaku tidak mendapat pembinaan yang sungguh-sungguh berorientasi pada perubahan perilaku, dan hubungan sosial yang rusak akibat tindak pidana pun tidak pernah diperbaiki. Di samping itu, KUHP warisan kolonial juga dinilai semakin tidak relevan dengan perkembangan nilai, sosial, dan budaya masyarakat Indonesia yang terus berubah. WvS dirancang dalam konteks masyarakat kolonial abad ke-19, sehingga banyak normanya yang tidak lagi sesuai dengan kondisi masyarakat saat ini.

Oleh karena itu, pembaruan hukum pidana tidak sekadar menjadi kebutuhan di ranah perundang-undangan semata, melainkan sebuah keharusan substansial agar hukum pidana benar-benar mencerminkan nilai, budaya, dan kebutuhan masyarakat Indonesia. Inilah yang menjadi salah satu semangat utama di balik lahirnya KUHP Nasional melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, yaitu menghadirkan hukum pidana yang tidak hanya menghukum, tetapi juga memulihkan, baik bagi korban, pelaku, maupun keseimbangan sosial secara keseluruhan.

Mengutip dari pendapat ahli, mengapa perlu ada pembaruan hukum pidana di Indonesia, menurut Sudarto, minimal terdapat tiga alasan, sebagai berikut:⁶

1. Alasan Politis

Indonesia telah merdeka dari penjajahan, maka sudah seharusnya memiliki KUHP buatan sendiri. Apabila memakai KUHP negara lain itu merupakan simbol penjajahan dari negara yang membuat KUHP tersebut.

2. Alasan Sosiologis

Pembuatan KUHP sendiri merupakan cerminan identitas bangsa dimana hukum itu berada. Nilai-nilai sosial dan budaya bangsa sangat penting dalam membuat KUHP. Tolak ukur mengkriminalisasikan suatu perbuatan, harus sesuai dengan nilai dan pandangan

⁵ Barus, T. D. F. dan Turnip, J. M. "Implementasi Restorative Justice Sebagai Alternatif Pemidanaan dalam Sistem Peradilan Pidana Untuk Menangani Fenomena Over Kapasitas di Rutan Berdasarkan Teori Efektivitas Hukum Pada Rumah Tahanan Negara Kelas I Labuhan Deli", *Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis* 6, no. 7 (2025). <https://doi.org/10.56370/jhlg.v6i7.1815>.

⁶ Anwar, R. "Eksistensi Pemaknaan Santet pada Pembaharuan Hukum Pidana (Telaah Rancangan Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia)", *Islamiisch Familierecht Journal* 2, no. 1 (2021). <https://doi.org/10.32923/ifj.v2i01.1700>.

kolektif dalam masyarakat terkait yang baik, benar dan bermanfaat dalam membuat KUHP.

3. Alasan Praktis

KUHP sekarang ini memakai bahasa Belanda tidak ada terjemahan resmi dalam bahasa Indonesia, jadi kita harus memahami bahasa Belanda jika ingin mengetahui teks aslinya, namun itu tidak mungkin karena Indonesia sudah merdeka.

Berangkat dari kesadaran akan pentingnya memiliki hukum pidana yang mencerminkan karakteristik, nilai, dan budaya masyarakat Indonesia, proses kodifikasi hukum pidana nasional pun akhirnya mencapai titik terangnya. Pada 6 Desember 2022, Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia bersama pemerintah yang diwakili oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia secara resmi menyetujui Rancangan Undang-Undang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (RUU KUHP) dalam Rapat Paripurna DPR RI. Persetujuan tersebut menandai berakhirnya proses legislasi yang telah berlangsung selama lebih dari lima dekade sejak upaya kodifikasi pertama kali dirintis pada tahun 1963. Setelah melalui seluruh tahapan legislasi yang dipersyaratkan, RUU KUHP kemudian ditandatangani oleh Presiden Republik Indonesia dan resmi diundangkan pada 2 Januari 2023 sebagai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana,⁷ yang dalam tulisan ini selanjutnya disebut sebagai KUHP Nasional (KUHPN).

KUHPN menghadirkan perubahan mendasar dalam paradigma penegakan hukum pidana. Jika KUHP lama menitikberatkan pada asas retributif (pembalasan terhadap pelaku kejahatan), maka KUHPN mengedepankan asas restoratif dan korektif, yang menempatkan pemidanaan sebagai sarana pemulihan keseimbangan sosial, bukan sekadar membalas kejahatan.⁸ **Pertanyaan selanjutnya, apakah paradigma pemidanaan yang lebih berorientasi pada pemulihan keseimbangan sosial relevan untuk masyarakat di Indonesia?**

Restorative justice telah didefinisikan dengan berbagai cara, namun definisi yang paling berpengaruh adalah yang dikemukakan oleh Toni Marshall (1999). “*Restorative Justice is a process whereby parties with a stake in a specific offence collectively resolve how to deal with the aftermath of the offence and its implications for the future*”.⁹ Marshall menegaskan bahwa keadilan restoratif pada dasarnya adalah sebuah proses (*process*), bukan sekadar hasil akhir berupa putusan atau sanksi. Artinya, keadilan restoratif lebih menekankan pada kualitas dialog

⁷ Muqorobin, M. K. “Babak Baru Hukum Pidana Indonesia: Sejarah Perkembangan dan masa depan KUHP di Indonesia”, *Marinews*, 2025. <https://marinews.mahkamahagung.go.id/artikel/sejarah-perkembangan-dan-masa-depan-kuhp-di-indonesia-0eN>.

⁸ Nainggolan, M. “Transformasi Penegakan Hukum Pidana dalam KUHP Baru”, *Dandapala*, 2025. <https://dandapala.com/opini/detail/transformasi-penegakukuan-hm-pidana-dalam-kuhp-baru>.

⁹ Marshall, T. “Restorative Justice: An Overview”, *Home Office*, 1999. https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://fbga.redguitars.co.uk/restorativeJusticeAnOverview.pdf&ved=2ahUKEWj6hqH_9auTAXXH1zgGHfavHfgQFnoECBgQAQ&usq=AOvVaw0J8bVmfrOzsbRmlegf1Pu.



dan keterlibatan para pihak daripada besarnya hukuman yang dijatuhkan. Yang tidak kalah penting, penyelesaian dalam kerangka restorative justice dilakukan secara kolektif (*collectively resolve*), yang berarti setiap pihak memiliki suara dan peran aktif dalam menentukan bentuk pemulihan yang disepakati bersama. Pendekatan ini secara tegas menjauhi pola penyelesaian yang bersifat *top-down*, sebagaimana yang lazim mendominasi sistem peradilan pidana konvensional. Selain itu, fokus perhatian dalam definisi Marshall diarahkan pada dampak pasca-kejadian dan implikasinya ke depan (*aftermath of the offence and its implications for the future*), sehingga keadilan restoratif tidak terjebak hanya pada upaya pembalasan atas perbuatan masa lalu, melainkan secara aktif berorientasi pada pemulihan hubungan sosial dan pencegahan pengulangan tindak pidana di masa yang akan datang.

Menjawab pertanyaan relevansinya, jawabannya adalah ya, keadilan restoratif sangat relevan bagi masyarakat Indonesia. Relevansi ini tidak datang dari luar, melainkan berakar dari dalam budaya bangsa itu sendiri. Masyarakat Indonesia secara tradisional telah mengenal dan mempraktikkan mekanisme penyelesaian sengketa yang berbasis pada musyawarah, mufakat, dan gotong royong, yakni nilai-nilai yang sesungguhnya merupakan inti dari semangat restoratif. Nilai-nilai ini bahkan telah terumuskan dalam sila keempat Pancasila, yakni "*kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan*."¹⁰ Artinya, jauh sebelum terminologi *restorative justice* dikenal dalam konsep hukum pidana modern, praktiknya sudah hidup dalam keseharian masyarakat Indonesia.

Hal ini juga tercermin dalam berbagai praktik hukum adat di seluruh Nusantara. Di Aceh, penyelesaian perkara melalui musyawarah gampong yang dipimpin oleh perangkat adat seperti *keuchik*, *tuha peut*, dan *imeum meunasah* telah lama menjadi mekanisme utama pemulihan hubungan sosial antara pelaku dan korban, bahkan dikukuhkan secara normatif melalui Qanun Aceh Nomor 9 Tahun 2008. Di Kalimantan Selatan, masyarakat Banjar mengenal tradisi adat *badamai*, yakni mekanisme penyelesaian sengketa berbasis musyawarah kekeluargaan yang telah berakar sejak berlakunya Undang-Undang Sultan Adam (UUSA) pada 1835 dan bertujuan memulihkan kerukunan sosial tanpa menimbulkan rasa dendam antarpihak.¹¹ Di Yogyakarta, perselisihan antarwarga lazim diselesaikan melalui mediasi di tingkat RT/RW dengan melibatkan tokoh adat dan perangkat kelurahan, di mana hasilnya bersifat mufakat dan mengikat secara

¹⁰ Malau, P. "Penerapan Keadilan Restoratif sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Pidana", *Jurnal Fundamental* 9, no. 1 (2020).

¹¹ Hasan, A. "Adat Badamai: Penyelesaian Sengketa pada Masyarakat Banjar di Kalimantan Selatan", *Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam UIN Antasari*, (2015). <https://fs.uin-antasari.ac.id/adat-badamai-pada-masyaraakat-banjar/>.



sosial.¹² Dengan demikian, keadilan restoratif bukan konsep asing yang dipaksakan dari luar, melainkan formalisasi hukum dari kearifan yang telah lama mengakar dalam kehidupan masyarakat Indonesia.¹³

Inilah mengapa KUHP Nasional yang mengadopsi paradigma restoratif memiliki legitimasi sosial yang kuat. Ia tidak sekadar mentransplantasi konsep hukum asing, tetapi justru mengangkat dan memformalkan nilai-nilai yang sudah hidup di tengah masyarakat ke dalam tatanan hukum positif nasional. Terminologi *restorative justice* sendiri sudah cukup lama dikenal dalam sistem hukum positif Indonesia.¹⁴ Pada awalnya, konsep ini hadir secara khusus melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak. Kini, dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP, pendekatan restoratif telah diadopsi secara lebih luas dan menjadi bagian dari paradigma pemidanaan nasional.¹⁵ Namun, terdapat pengecualian tertentu di mana pendekatan ini tidak dapat diterapkan, seperti dalam kasus yang melibatkan keamanan negara, martabat kepala negara, ketertiban umum, kesusilaan, tindak pidana narkoba, pelanggaran lingkungan hidup, atau tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi.¹⁶ Pembatasan ini justru menunjukkan bahwa keadilan restoratif dirancang bukan sebagai pengganti sistem peradilan pidana secara keseluruhan, melainkan sebagai pelengkap yang bekerja di ruang-ruang di mana pemulihan hubungan sosial antara pelaku, korban, dan masyarakat lebih diutamakan daripada sekadar penghukuman.

Kesimpulan

Hukum pidana Indonesia selama lebih dari satu abad berdiri di atas fondasi warisan kolonial yang kental dengan paradigma keadilan retributif. Sistem yang berorientasi pada pembalasan ini terbukti menyisakan persoalan yang tidak dapat diabaikan, yakni korban tidak mendapat pemulihan atas kerugian yang dideritanya, pelaku tidak mendapat pembinaan yang sungguh-sungguh berorientasi pada perubahan perilaku, dan hubungan sosial yang rusak akibat tindak pidana pun tidak pernah diperbaiki. Kesadaran akan kegagalan paradigma inilah yang

¹² Media Jogja. "Dari Mediasi RT hingga Balai Desa: Cara Warga Jogja Menyelesaikan Konflik Tanpa Pengadilan", Mediajogja.id, 2025. <https://www.mediajogja.id/threads/dari-mediasi-rt-hingga-balai-desa-cara-warga-jogja-menyelesaikan-konflik-tanpa-pengadilan.4675/>.

¹³ Karjono, A., Malau, P., & Ciptono, C. "Penerapan Keadilan Restoratif Justice Dalam Hukum Pidana Berbasis Kearifan Lokal." *Jurnal USM Law Review*, 7(2), (2024). <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9571>; lihat juga Sumaya, P. S. "Keadilan Restoratif dalam Sistem Hukum Adat di Indonesia." *Jurnal Ilmu Hukum Humaniora dan Politik*, 5(2). (2024). <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i2.3308>.

¹⁴ Wahyuni. "Restorative Justice di Indonesia: Studi Kasus dan Analisis Efektivitas", *Jurnal Sosial dan Hukum* 10, no. 1 (2019).

¹⁵ Santoso. "Restorative Justice dan Sistem Peradilan Pidana di Indonesia", *Jurnal Hukum dan Keadilan* 11, no. 1 (2020).

¹⁶ SIP Law Firm. "Restorative Justice, Pendekatan Pemulihan Dalam Sistem Peradilan di Indonesia", SIP, 2024. <https://siplawfirm.id/restorative-justice/?lang=id>.



menjadi salah satu pendorong lahirnya KUHP Nasional melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, yang secara tegas mengedepankan keadilan restoratif sebagai paradigma pemidanaan baru.

Keadilan restoratif relevan bagi masyarakat Indonesia bukan semata karena ia hadir dalam teks undang-undang, melainkan karena ia mencerminkan nilai-nilai yang telah lama hidup dalam budaya bangsa. Semangat musyawarah, mufakat, dan gotong royong yang mengakar dalam berbagai praktik hukum adat Nusantara, seperti musyawarah gampong di Aceh, adat badamai di Kalimantan Selatan, hingga mediasi RT/RW di Yogyakarta, sesungguhnya telah lebih dahulu mempraktikkan apa yang kini disebut *restorative justice*. KUHP Nasional dengan demikian tidak mentransplantasi konsep asing, tetapi memformalkan kearifan yang sudah mengakar itu ke dalam tatanan hukum positif nasional.

Pada akhirnya, kehadiran keadilan restoratif dalam KUHP Nasional merupakan langkah maju yang patut diapresiasi sekaligus tanggung jawab yang tidak ringan. Ia bukan sekadar perubahan redaksional dalam teks undang-undang, melainkan sebuah pergeseran paradigma yang menuntut komitmen nyata dari seluruh ekosistem hukum, mulai dari aparat penegak hukum, akademisi, masyarakat sipil, hingga komunitas lokal, untuk menghidupkan ruhnya dalam setiap perkara.



REFERENSI

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Wetboek van Strafrecht (1946).

Jurnal dan Artikel

Anwar, R. "Eksistensi Pemaknaan Santet pada Pembaharuan Hukum Pidana (Telaah Rancangan Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia)", *Islamitsch Familierecht Journal* 2, no. 1 (2021). <https://doi.org/10.32923/ifj.v2i01.1700>.

Barus, T. D. F. dan Turnip, J. M. "Implementasi Restorative Justice Sebagai Alternatif Pemidanaan dalam Sistem Peradilan Pidana Untuk Menangani Fenomena Over Kapasitas di Rutan Berdasarkan Teori Efektivitas Hukum Pada Rumah Tahanan Negara Kelas I Labuhan Deli", *Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis* 6, no. 7 (2025). <https://doi.org/10.56370/jhlg.v6i7.1815>.

Hakim, A. F., dkk. "Konsep Keadilan Retributif dalam Penegakan Hukum: Tinjauan dari Para Tokoh-Tokoh", *Nusantara: Jurnal Pendidikan, Seni, Sains Dan Sosial Humaniora* 3, no. 1 (2025).

Hasan, A. "Adat Badamai: Penyelesaian Sengketa pada Masyarakat Banjar di Kalimantan Selatan", *Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam UIN Antasari*, (2015). <https://fs.uin-antasari.ac.id/adat-badamai-pada-masyaraakat-banjar/>.

Karjono, A., Malau, P., & Ciptono, C. "Penerapan Keadilan Restoratif Justice Dalam Hukum Pidana Berbasis Kearifan Lokal." *Jurnal USM Law Review*, 7(2), (2024). <https://doi.org/10.26623/julr.v7i2.9571>

Malau, P. "Penerapan Keadilan Restoratif sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Pidana", *Jurnal Fundamental* 9, no. 1 (2020).

Santoso. "Restorative Justice dan Sistem Peradilan Pidana di Indonesia", *Jurnal Hukum dan Keadilan* 11, no. 1 (2020).

Sumaya, P. S. "Keadilan Restoratif dalam Sistem Hukum Adat di Indonesia." *Jurnal Ilmu Hukum Humaniora dan Politik*, 5(2). (2024). <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i2.3308>.

Wahyuni. "Restorative Justice di Indonesia: Studi Kasus dan Analisis Efektivitas", *Jurnal Sosial dan Hukum* 10, no. 1 (2019).

Situs Web

Marshall, T. "Restorative Justice: An Overview", Home Office, 1999. <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://fbga.r>

edguitars.co.uk/restorativeJusticeAnOverview.pdf&ved=2ahUKEwj6hqH_9auTAXXH1zgGHfavHfgQFnoECBgQAQ&usg=AOvVaw0J8bVmfrOzsbRmleglf1Pu.

Media Jogja. "Dari Mediasi RT hingga Balai Desa: Cara Warga Jogja Menyelesaikan Konflik Tanpa Pengadilan", Mediajogja.id, 2025. <https://www.mediajogja.id/threads/dari-mediasi-rt-hingga-balai-desa-cara-warga-jogja-menyelesaikan-konflik-tanpa-pengadilan.4675/>.

Muqorobin, M. K. "Babak Baru Hukum Pidana Indonesia: Sejarah Perkembangan dan masa depan KUHP di Indonesia", Marinews, 2025. <https://marinews.mahkamahagung.go.id/artikel/sejarah-perkembangan-dan-masa-depan-kuhp-di-indonesia-0eN>.

Nainggolan, M. "Transformasi Penegakan Hukum Pidana dalam KUHP Baru", Dandapala, 2025. <https://dandapala.com/opini/detail/transformasi-penegakan-hukum-pidana-dalam-kuhp-baru>.

Pramesti, T. J. A. "Pengertian Asas Konkordansi dan Sejarahanya di Indonesia", Hukum Online, 2022. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/asas-konkordansi-lt5979a0202a993/>.

SIP Law Firm. "Restorative Justice, Pendekatan Pemulihan Dalam Sistem Peradilan di Indonesia", SIP, 2024. <https://siplawfirm.id/restorative-justice/?lang=id>.

