

**PEMBERIAN DANA TALANGAN *REFUND* PT ANGKASA PURA  
II KEPADA MASKAPAI LION AIR DITINJAU DARI UNDANG-  
UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2003 TENTANG BUMN DAN  
UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2003 TENTANG  
KEUANGAN NEGARA**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh  
Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum**

Oleh:  
**DINI ANGGRAINI**  
**NIM. 11501010711111**



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
2017**

**BAILOUT ADMINISTRATION AS REFUND FROM PT ANGKASA PURA II TO LION AIR REVIEWED FROM LAW NUMBER 19/2003 ABOUT PUBLIC COMPANY DAN LAW NUMBER 17/2003 ABOUT STATE FINANCES**

**Dini Anggraini, Dr. Bambang Winarno, S.H., M.S, Shanti Risakwati, S.H., M.H.**

**Faculty of Law University of Brawijaya**

**Email: [anggraini.dini41@yahoo.com](mailto:anggraini.dini41@yahoo.com)**

**ABSTRACT**

PT Angkasa Pura II gives a loan for 4 Billion Rupiah as a bailout to Lion Air. The bailout has given to be used as a refund for 548 passengers which were not transported due to delay that happened at Terminal 1A, 1B and 3 in Soekarno-Hatta Airport. A loan from Public Company to Private Company is arranged in Article 24 Clause 7 Law of State Finances. In fact, based on Article 36 Regulation of The Minister of Transportation Number KM 25/2008 stated that the Carrier is fully responsible to give a compensation to the passengers. This research is a normative research. Grammatical Interpretation was used as a technic and to process the Law sources. Public Company Law arrange that the Public Company's activity must be consistent with its pupose and objective of establishment. In matter of giving bailout, PT Angkasa Pura II must observe other Law which still related. Based on Article 1365 Private Code (BW) and Article 528 Commercial Code, as the Carrier, Lion Air have an obligation and responsible on giving compensation to all passengers which are not transported due to delay. According to some of Laws that have been mentioned before, PT Angkasa Pura II do not have obligation to give a bailout as a refund to Lion Air, because as The Carrier, Lion Air the responsibilities of its own on every loss that happend in its carriage.

**Keywords: Bailout, Public Company, State Finances.**

**PEMBERIAN DANA TALANGAN *REFUND* PT ANGKASA PURA II  
KEPADA MASKAPAI LION AIR DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG  
NOMOR 19 TAHUN 2003 TENTANG BUMN DAN UNDANG-UNDANG  
NOMOR 17 TAHUN 2003 TENTANG KEUANGAN NEGARA**

**Dini Anggraini, Dr. Bambang Winrano, S.H., M.S, Shanti Riskawati, S.H.,  
M.H.**

**Fakultas Hukum Universitas Brawijaya**

**Email: [anggraini.dini41@yahoo.com](mailto:anggraini.dini41@yahoo.com)**

**ABSTRAK**

PT Angkasa Pura II memberikan pinjaman berupa dana talangan kepada maskapai Lion Air sebanyak Rp. 4 Miliar. Dana talangan tersebut diberikan untuk *refund* kepada 548 penumpang yang tidak terangkut akibat terjadinya *delay* di Terminal 1A, 1B dan 3 Bandara Soekarno-Hatta. Pinjaman dari BUMN kepada pihak swasta daitur dalam Pasal 24 ayat (7) UU Keuangan Negara. Sedangkan menurut Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 menyatakan bahwa pemberian ganti kerugian kepada penumpang merupakan sepenuhnya tanggung jawab pengangkut. Jenis penelitian ini merupakan penelitian normatif. Teknik dan analisa pengolahanbahan hukum menggunakan interpretasi gramatikal. UU BUMN mengatur mengenai kegiatan BUMN harus sesuai dengan maksud dan tujuan pendiriannya. PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan harus memperhatikan peraturan perundangan terkait. Berdasarkan Pasal 1365 BW, Lion Air sebagai pengangkut memiliki kewajiban dan tanggung jawab memberikan ganti kerugian dan kompensasi kepada calon penumpang yang tidak terangkut akibat adanya keterlambatan jadwal penerbangan atau *delay*. Berdasarkan beberapa peraturan diatas, maka PT Angkasa Pura II tidak berkewajiban dalam memberikan dana talangan sebagai *refund* kepada Lion Air, karena sebagai pengangkut Lion Air sepenuhnya bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi dalam kegiatan pengangkutannya.

**Kata Kunci: Dana Talangan, BUMN, Keuangan Negara.**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**Pemberian Dana Talangan *Refund* PT Angkasa Pura II Kepada Maskapai Lion Air  
Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang BUMN dan Undang-  
Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara**

Oleh

**DINI ANGGRAINI**

**115010107111111**

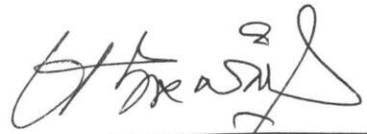
Skripsi ini telah disetujui Majelis Penguji pada tanggal:

Ketua Majelis Penguji,

  
**Dr. Bambang Winarno, SH., MS**

**NIP. 19530121 197903 1 002**

Anggota,

  
**Shanti Riskawati, SH., M.Kn**

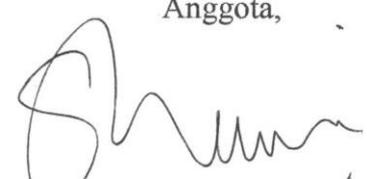
**NIP. 201201 801216 2 001**

Sekretaris Majelis Penguji,

  
**M. Zairul Alam, SH., MH**

**NIP. 19740909 200601 1 002**

Anggota,

  
**Siti Hamidah, SH., MM**

**NIP. 19660662 199002 2 001**

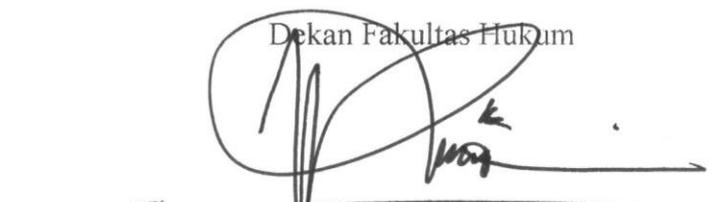
Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Perdata

  
**Dr. Budi Santoso, SH., LL.M.**

**NIP. 19720622 200501 1 002**

Dekan Fakultas Hukum

  
**Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si**

**NIP. 19620805 198802 1 001**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**Judul Skripsi**

**:Pemberian Dana Talangan *Refund* PT Angkasa Pura II Kepada Maskapai Lion Air Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara**

**Identitas Penulis**

**:**

**a. Nama**

**: Dini Anggraini**

**b. NIM**

**: 115010107111111**

**Konsentrasi**

**: Hukum Keperdataan**

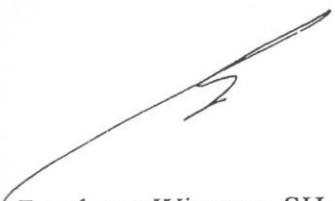
**Jangka waktu penelitian**

**: 6 bulan**

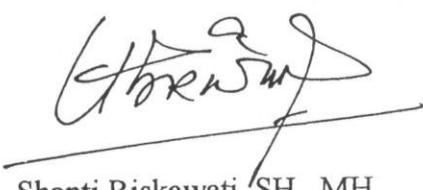
Disetujui pada tanggal : 20 Februari 2017

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,

  
Dr. Bambang Winarno, SH., MH

NIP. 19530121 1979 03 1002

  
Shanti Riskawati, SH., MH

NIP. 201201 801216 2 001

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Perdata

  
Dr. Budi Santoso, SH., LL.M.

NIP. 197206222005011002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Pemberian Dana Talangan Refund PT Angkasa Pura II kepada Maskapai Lion Air Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang BUMN dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara”**. Adapun tujuan dari penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat guna menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S1).

Mengingat keterbatasan dan kekurangan Penulis, pembuatan skripsi ini tidak lepas dari bantuan, petunjuk, saran-saran, maupun arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat Penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, S.H., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya,
2. Bapak Dr. Budi Santoso, S.H., L.L.M, selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Brawijaya,
3. Bapak Dr. Bambang Winarno, S.H., M.S, selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah memberikan petunjuk, dorongan, serta semangat dalam pembuatan skripsi ini,
4. Ibu Shanti Riskawati, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan petunjuk, dorongan, serta semangat dalam pembuatan skripsi ini,
5. Kedua Orang Tua Penulis, yang telah memberikan doa, support, semangat, serta tak pernah lelah mendengarkan segala keluh kesah penulis dalam segala proses perkuliahan sampai akhir penulisan skripsi ini,
6. Kakak dan Adik-Adikku serta Keponakanku, Ikke Devlina, Dina Anggun dan Dendy Putra serta Syibil Aqeela yang telah menghibur Penulis dalam proses penulisan skripsi ini,
7. Sahabat-sahabatku yaitu Nadya, Anisa, Mori, Sadha, Danang, Dio yang selalu membantu Penulis dalam memberikan pendapat dalam penulisan skripsi ini, serta teman-teman Muda Mudi RW 15 yaitu Mas Iphe, Adji, Rezha, Icing, yang selalu menghibur Penulis dikala jenuh,
8. Untuk Doddik Bintang Akbar, yang selalu memberikan motivasi, semangat serta menemani Penulis dalam proses penyusunan skripsi ini,
9. Pihak-pihak lainnya yang telah membantu Penulis dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.



Akhir kata, Penulis berharap bahwa skripsi ini dapat berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya di bidang hukum. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun.

Malang, Oktober 2017

Penulis



## SUMMARY

Dini Anggraini, Private Law, Faculty of Law University of Brawijaya, Desember 2016, BAILOUT ADMINISTRATION AS REFUND FROM PT ANGKASA PURA II TO LION AIR REVIEWED FROM LAW NUMBER 19/2003 ABOUT PUBLIC COMPANY AND LAW NUMBER 17/2003 ABOUT STATE FINANCES, Dr. Bambang Winarno, S.H., M.S, Shanti Riskawati, S.H., M.H.

In this undergraduate thesis, The Author will discuss an issue about Bailout Administration As Refund From PT Angkasa Pura II to Lion Air Reviewed From Law Number 19/2003 About Public Company and Law Number 17/2003 About State Finances. The Author choose this theme with background of PT Angkasa Pura II act in administrate bailout for Lion Air to give the passengers ticket compensation which were not transported due to delay that happened in Soekarno-Hatta Airport for more than 17 hours. This Public Company's act when give a loan to Private Company must be consistent with Law that related and The Carrier must responsible for its carriage which is consistent with Laws about Air Transportation.

Based on the description above, this research formulated a problem:

1. How is the action of PT Angkasa Pura II related to the bailout administration as refund to Lion Air reviewed from Law Number 19/2003 about Public Company and Law Number 19/2003 about State Finances?
2. How is Lion Air's responsibility in related to delay reviewed from the regulations that apply?

Juridical-normative method with statute approach and case study are used in this writting. The primary Law sources, secondary Law sources and tartiary Law sources which were collected by The Author will be analyze with grammatical interpretation which the Laws about Public Company performance in related with the state finances.

From the result wuth the method above, The Author achieve the solution of the problem that PT Angkasa Pura II act in administrate bailout as refund for Lion Air is not consistent with the applicable Laws. PT Angkasa Pura II wealth is a part of State wealth even if there is a separation, but that does not cause a switchover the State right to Public Company. Furthermore, in the matter of giving a compensation to the passengers which were not transported because of delay is Lion Air responsibility as a Carrier. Due to the bailout to Lion Air, it mean that PT Angkasa Pura II violate the provision in Public Company Law and State Finances Law also the Law about Air Transportation and other regulation about Carrier Responsibilities.

## RINGKASAN

Dini Anggraini, Hukum Perdata Bisnis, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Desember 2016, PEMBERIAN DANA TALANGAN *REFUND* PT ANGKASA PURA II KEPADA MASKAPAI LION AIR DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2003 TENTANG BUMN DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2003 TENTANG KEUANGAN NEGARA, Dr. Bambang Winarno, SH. MS, Shanti Riskawati, SH. MH.

Pada skripsi ini, penulis mengangkat permasalahan Pemberian Dana Talangan *Refund* PT Angkasa Pura II Kepada Maskapai Lion Air Ditinjau Dari UU Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN dan UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara. Penulis memilih tema ini dengan latar belakang adanya tindakan PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air untuk memberikan ganti kerugian tiket calon penumpang yang tidak terangkut dikarenakan adanya keterlambatan jadwal penerbangan atau *delay* yang terjadi di Bandara Soekarno-Hatta selama lebih dari 17 jam. Tindakan BUMN dalam memberikan pinjaman kepada perusahaan swasta harus sesuai dengan peraturan perundangan terkait dan pengangkut harus bertanggung jawab atas tindakan pengangkutannya sesuai dengan peraturan perundangan tentang pengangkut angkutan udara. Berdasarkan terminologi dalam Hukum Perbankan, maka Dana Talangan berbeda dengan Pinjaman seperti yang terdapat dalam Pasal 24 ayat (7) UU Keuangan Negara.

Berdasarkan hal tersebut diatas, penulisan ini mengangkat rumusan masalah :

1. Bagaimana tindakan PT Angkasa Pura II terkait pemberian dana talangan *refund* kepada maskapai Lion Air ditinjau dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara?
2. Bagaimana tanggung jawab maskapai Lion Air selaku pengangkut atas adanya *delay* berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku?

Penulisan dalam karya tulis ini menggunakan metode yuridis normatif dengan metode pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang diperoleh penulis akan dianalisa dengan menggunakan metode interpretasi gramatikal yaitu peraturan perundangan mengenai kinerja BUMN dan kaitannya dengan keuangan negara.

Dari hasil penelitian dengan metode diatas, penulis memperoleh jawaban atas permasalahan yang ada bahwa tindakan PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan *refund* kepada Lion Air tidak bersesuaian dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Terlebih lagi, dalam memberikan ganti kerugian maupun kompensasi kepada calon penumpang yang tidak terangkut karena adanya keterlambatan atau *delay* merupakan sepenuhnya tanggung jawab dari Lion Air sebagai pengangkut, yang mengenai hal ini juga diatur dalam Ordonansi Pengangkutan Udara.

## DAFTAR ISI

Halaman

Halaman Cover	
Halaman Persetujuan	i
Halaman Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Abstrak	vi
Abstract	vii
Ringkasan	viii
Summary	ix

**BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang	1
B. Tabel Orisinalitas	14
C. Rumusan Masalah	15
D. Tujuan Penelitian	16
E. Manfaat Penelitian	16
F. Sistematika Penulisan	17

**BAB II KAJIAN PUSTAKA**

A. Kajian Umum Tentang <i>Refund</i>	19
B. Kajian Umum Tentang Maskapai Penerbangan	19
C. Kajian Umum Tentang BUMN	21
D. Kajian Umum Tentang PT Angkasa Pura II	26
E. Kajian Umum Tentang Keuangan Negara	27
F. Kajian Umum Tentang PT Lion Mentari Airlines	29
G. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara	30

**BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian	33
B. Metode Pendekatan	34
C. Bahan Hukum	36
D. Teknik Penelusuran Bahan Hukum	38
E. Teknik Analisa Bahan Hukum	38
F. Definisi Konseptual	38

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Kronologis Pemberian Dana Talangan <i>Refund</i> PT Angkasa Pura II	41
B. Tindakan Pemberian Dana Talangan Oleh PT Angkasa Pura II	44
1. Pemberian Dana Talangan Oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN	46
2. Pemberian Dana Talangan Oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara	49

3. Pemberian Dana Talangan Oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari Peraturan Perundangan tentang Penerbangan dan Tanggung Jawab Pengangkut ..... 55

4. Pemberian Dana Talangan Oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari KUH Perdata dan Ordonansi Pengangkutan Udara ..... 58

**BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan ..... 68

B. Penutup ..... 70

**DAFTAR PUSTAKA**



## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Menurut Algra, sumber hukum dapat dibedakan menjadi (1) sumber hukum material, dan (2) sumber hukum formal.<sup>1</sup> Sumber hukum material adalah segala sesuatu yang menentukan isi (materi) hukum.

Dengan perkataan lain sumber hukum material adalah tempat materi hukum itu diambil (digali). Sumber hukum material merupakan faktor-faktor yang membantu pembentukan hukum.<sup>2</sup> Sumber hukum formal adalah bentuk hukum yang menyebabkan hukum itu berlaku sebagai hukum positif yang dibuat oleh instansi yang berwenang. Dalam kepustakaan Profesor Sudikno Mertokusumo dikatakan bahwa yang termasuk dalam sumber hukum formal adalah (1) undang-undang, (2) kebiasaan, (3) yurisprudensi, (4) traktat atau perjanjian antarnegara, dan (5) doktrin. Undang-undang dibedakan menjadi dua, yaitu undang-undang dalam arti material dan undang-undang dalam arti formal, sedangkan Undang-Undang Dasar 1945 merupakan salah satu undang-undang dalam arti material.<sup>3</sup> Undang-Undang Dasar 1945 merupakan dasar dari terbentuknya semua peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia saat ini. Dalam suatu negara, Undang-Undang Dasar merupakan

<sup>1</sup> Algra, N. E., *Rechtsaangvang Instituut Inleiding tot de Rechtswetenschap*, R. U. Utrecht, 1975, hal. 74; Dikutip dari Abdul Rachmad Budiono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Malang: Bayumedia Publishing, 2005, hal. 111.

<sup>2</sup> Abdul Rachmad Budiono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Malang: Bayumedia Publishing, 2005, hal. 111-112.

<sup>3</sup> *Ibid.*, Hal 113-114

sebagian dari hukum dasar negara itu dan merupakan hukum dasar dalam bentuk tertulis. Undang-Undang Dasar hanya memuat garis-garis besar sebagai instruksi kepada pemerintah pusat dan lain-lain penyelenggara negara untuk menyelenggarakan kehidupan negara dan kesejahteraan sosial, diantaranya mengenai hal Keuangan yang diatur dalam Bab VIII dan mengenai Kesejahteraan Sosial yang tercantum dalam Bab XIV Undang-Undang Dasar 1945.<sup>4</sup>

Dewan Perwakilan Rakyat merupakan lembaga negara di Indonesia yang memiliki fungsi legislasi, fungsi anggaran, dan fungsi pengawasan. Fungsi legislasi Dewan Perwakilan Rakyat adalah untuk membentuk dan menetapkan undang-undang. Selain fungsi legislasi, Dewan Perwakilan Rakyat juga mempunyai fungsi anggaran yaitu untuk menentukan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau APBN. Hal ini terdapat dalam ketentuan Pasal 20A ayat (1) UUD RI Tahun 1945, yaitu “Dewan Perwakilan Rakyat memiliki fungsi legislasi, fungsi anggaran, dan fungsi pengawasan”. Mengenai fungsi anggaran dari lembaga Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) juga dijelaskan melalui Penjelasan Bab VIII tentang Hal Keuangan pasal 23 ayat (1), (2), (3), dan (4) sebagai berikut:

Cara menetapkan anggaran pendapatan dan belanja adalah suatu ukuran bagi sifat pemerintahan negara. Dalam negara yang berdasarkan fascisme, anggaran itu semata-mata ditetapkan oleh pemerintah. Tetapi dalam negara demokrasi atau dalam negara yang berdasarkan kedaulatan rakyat, seperti Republik Indonesia, anggaran pendapatan dan

<sup>4</sup> Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

belanja itu ditetapkan dengan undang-undang. Artinya dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat.<sup>5</sup>

Dalam menjalankan pemerintahan, negara tidak hanya memiliki lembaga-lembaga tinggi negara seperti Dewan Perwakilan Rakyat saja.

Negara juga perlu menjalankan sistem perekonomian guna menambah pendapatan bagi kas negara. Didalam Pasal 33 UUD RI Tahun 1945 dicantumkan mengenai dasar demokrasi ekonomi, produksi dikerjakan oleh semua untuk semua dibawah pimpinan atau pemilikan anggota-anggota masyarakat. Kemakmuran masyarakatlah yang diutamakan, bukan kemakmuran orang perseorangan. Perekonomian berdasar atas demokrasi ekonomi, yang dapat memberikan kemakmuran bagi semua orang. Sebab itu, berbagai cabang-cabang produksi yang penting dan yang menguasai hajat hidup orang banyak berada dibawah penguasaan negara. Dalam menjalankan cabang-cabang produksi ini, negara dibantu oleh badan-badan yang menjalankan produksi dalam suatu negara.<sup>6</sup>

Keterlibatan Negara dalam pembangunan, khususnya pembangunan ekonomi yang dilakukan melalui BUMN dilandasi Pasal 33 UUD RI 1945 yang menyebutkan: “(1) Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas kekeluargaan, (2) Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara, (3) Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk

<sup>5</sup> *Ibid.*, Penjelasan Bab VIII tentang Hal Keuangan pasal 23 ayat 1,2,3, dan 4

<sup>6</sup> Penjelasan Bab XIV tentang Kesejahteraan Sosial Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.” Didalam perekonomian nasional terdapat BUMN yang merupakan salah satu pelaku kegiatan ekonomi yang didasarkan pada demokrasi ekonomi. BUMN juga memegang peranan penting dalam terselenggaranya perekonomian nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Peraturan perundangan mengenai BUMN ini dituangkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara. Menurut pasal 1 angka 1 undang-undang tersebut, yang dimaksud dengan Badan Usaha Milik Negara adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.<sup>7</sup> Dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang BUMN telah digambarkan secara tegas bentuk-bentuk badan usaha yang mengelola kekayaan negara yang dipisahkan, yaitu BUMN Persero dan BUMN Perum. Sedangkan BUMN yang berbentuk Perjan, yang kekayaannya tidak dipisahkan sudah tidak dikenal lagi.<sup>8</sup> Sampai pada tahun 2014, kurang lebih terdapat 119 BUMN yang dimiliki oleh Indonesia.<sup>9</sup> Seluruh badan usaha yang dimiliki oleh negara tersebut bergerak dalam berbagai sektor, seperti sektor informasi dan telekomunikasi yang dijalankan oleh Perusahaan Umum (Perum) Antara. Ada pula badan usaha yang bergerak di sektor transportasi dan

<sup>7</sup> Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70. Tambahan Lembaran Negara Nomor 4297.

<sup>8</sup> Riant Nugroho D. & Ricky Siahaan, **BUMN Indonesia Isu, Kebijakan, dan Strategi**, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2005, hlm 17

<sup>9</sup> Kementerian BUMN, **Daftar Badan Usaha Milik Negara** (online), 2014, <http://bumn.go.id/halaman/situs>, diakses 15 Maret 2015.

pergudangan diantaranya Perum PPD, PT ASDP Indonesia Ferry, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II.

PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang kegiatan usahanya berada di sektor pelayanan jasa

kebandarudaraan dan juga pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah

Indonesia barat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun

1984, PT Angkasa Pura II pada awalnya merupakan suatu perusahaan

umum yang bernama Perum Udara Pelabuhan Jakarta Cengkareng,

kemudian berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura II melalui

Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1986. Selanjutnya melalui

Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1992, Perum Angkasa Pura II

berubah bentuk menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Saat ini PT

Angkasa Pura II telah mengelola sebanyak 13 bandar udara di wilayah

Indonesia barat, diantaranya yaitu: a) Bandar Udara Soekarno-Hatta di

Jakarta, b) Bandar Udara Halim Perdanakusuma di Jakarta, c) Bandar

Udara Kualanamu di Medan, d) Bandar Udara Supadio di Pontianak, e)

Bandar Udara Minangkabau di Padang, f) Bandar Udara Sultan Mahmud

Badaruddin II di Palembang, g) Bandar Udara Sultan Syarif Kasim Iddi

Pekanbaru, h) Bandar Udara Husein Sastranegara di Bandung, i) Bandar

Udara Sultan Iskandarmuda di Banda Aceh, j) Bandar Udara Raja Haji

Fisabilillah di Tanjung Pinang, k) Bandar Udara Sultan Thaha di Jambi, l)

Bandar Udara Depati Amir di Pangkal Pinang dan m) Bandar Udara

Silangit di Tapanuli Utara.<sup>10</sup> Dengan kegiatan usaha yang dijalankan oleh PT Angkasa Pura II yaitu sektor transportasi dan pergudangan dan dalam bidang usaha jasa kebandarudaraan, maka PT Angkasa Pura II berwenang dalam mengawasi semua bandar udara yang ada di wilayah barat Indonesia. Selain sebagai pengawas bandar udara di wilayah barat Indonesia, PT Angkasa Pura II juga memiliki peran sebagai regulator bagi maskapai-maskapai yang hendak melakukan penerbangan komersial di wilayah barat Indonesia. PT Angkasa Pura II tidak hanya menjadi regulator bagi maskapai milik negara yaitu, PT Garuda Indonesia, tapi juga dengan berbagai maskapai-maskapai milik swasta. Salah satu maskapai swasta yang berada dibawah PT Angkasa Pura II adalah Lion Air.

Lion Air yang berada dibawah naungan PT Lion Mentari Airlines merupakan salah satu maskapai terkemuka di Indonesia, maskapai ini didirikan pada Oktober 1999 dan pertama kali mengudara pada 30 Juni 2000<sup>11</sup>. Sejak pertama kali diperkenalkan ke publik, nyatanya maskapai ini dapat diterima ditengah-tengah masyarakat Indonesia. Hal ini dikarenakan maskapai ini menawarkan layanan penerbangan yang berkualitas dengan harga yang terjangkau. Dalam perkembangannya, Lion Air juga telah menjadi maskapai penerbangan resmi Puteri Indonesia dan Miss Universe sejak tahun 2004 dan Miss Asean pada tahun berikutnya. Lion Air juga menjalin kerjasama untuk membangun Myanmar Airlines dengan mengirim kru dan teknisi langsung ke Myanmar. Dengan misi yang

<sup>10</sup> PT Angkasa Pura II, *Sejarah PT Angkasa Pura II (online)*, 2015, <http://www.angkasapura2.co.id/id/tentang/sejarah>, diakses 15 Maret 2015

<sup>11</sup> Surat Kabar Merdeka, *Profil Lion Air (online)*, 2012, <http://profil.merdeka.com/indonesia/lion-air/>, diakses pada 12 Maret 2016

mengacu pada pelayanan konsisten, keselamatan dan keamanan, serta berpegang teguh pada komitmen dan dedikasi yang tinggi dalam pengoperasian layanan penerbangan. Lion Air telah berkembang menjadi salah satu maskapai penerbangan pilihan konsumen.<sup>12</sup> Berbagai macam alasan konsumen memilih maskapai Lion Air ini, salah satunya adalah harga tiket yang terjangkau. Penerbangan dengan biaya murah ini menjadi andalan maskapai ini dalam menarik konsumen, dengan biaya penerbangan yang murah ini bepergian dengan angkutan udara menjadi dapat dijangkau oleh semua kalangan masyarakat. Persaingan sektor penerbangan nasional pun semakin ketat seiring pesatnya pertumbuhan jasa transportasi. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, Lion Air berhasil menerbangkan 23,93 juta penumpang.

Salah satu permasalahan yang sering dihadapi oleh maskapai-maskapai penerbangan adalah jadwal keberangkatan. Banyaknya jumlah maskapai penerbangan komersil dan jumlah calon penumpang yang semakin meningkat menjadi kendala yang tidak dapat dihindarkan sehingga menyebabkan penumpukan jumlah penumpang di bandar udara. Antara jumlah calon penumpang dan jumlah pesawat dari maskapai yang menjadi pilihan konsumen menjadi tidak seimbang dan keterlambatan pun menjadi hal yang wajar. Berbagai faktor dapat menjadi penyebab keterlambatan penerbangan di berbagai bandar udara di Indonesia yang dibawah oleh PT Angkasa Pura II. Menurut pasal 146 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ada tiga

<sup>12</sup> *Ibid.*, (dikutip dari situs diatas)

jenis faktor keterlambatan, yang pertama adalah faktor teknis operasional, kedua adalah faktor nonteknis operasional, dan yang ketiga adalah faktor cuaca.<sup>13</sup> Dalam pasal 147 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia

Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyebutkan bahwa:

(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:

- a) Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
- b) Memberikan konsumsi akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

Kementerian Perhubungan melansir data yang berkaitan dengan beberapa maskapai yang sering mengalami keterlambatan jadwal penerbangan (*delay*) sepanjang Januari-Juni 2013, salah satunya adalah maskapai Lion Air.<sup>14</sup>

Banyak penumpang yang mengkritik kinerja pelayanan Lion Air, Lion Air dikenal sebagai salah satu maskapai yang paling bermasalah dari sisi ketepatan jadwal penerbangan. Menurut pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 batas keterlambatan maksimal adalah 4 (empat) jam. Namun, hal tersebut berbeda dengan keterlambatan jadwal penerbangan yang dialami maskapai Lion Air pada hari Rabu (18/02/2015) pukul 17.00 WIB di Bandara Soekarno-Hatta, keterlambatan jadwal

<sup>13</sup> Surat Kabar Tempo Bisnis, *Ini Penyebab Pesawat Terlambat* (online), 2015, <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/05/090510720/Ini-Penyebab-Pesawat-Terlambat>, diakses 15 Maret 2015

<sup>14</sup> Surat Kabar Merdeka, *6 Maskapai Ini Terancam Dapat Sanksi karena Jadi 'Raja' Delay* (online), 2013, <http://www.merdeka.com/uang/6-maskapai-ini-terancam-dapat-sanksi-karena-jadi-raja-delay.html>, diakses 15 Maret 2015

penerbangan (*delay*) terjadi hingga hari Jumat (20/02/2015).

Keterlambatan jadwal penerbangan yang terjadi pada saat itu lebih dari 17 jam yang juga berdampak pada 109 penerbangan di 6 bandar udara. Bila ditinjau dari pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015, maka keterlambatan ini masuk dalam kategori 5, yaitu keterlambatan terjadi lebih dari 240 menit. Karena adanya keterlambatan jadwal penerbangan ini mengakibatkan penumpukan penumpang di Terminal 1A, 1B dan 3 pada Bandara Soekarno-Hatta.

Dengan adanya *delay* atau keterlambatan jadwal penerbangan maskapai Lion Air, maka penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian dari pihak maskapai sesuai dengan ketentuan pada pasal 10 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 dan pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008. Sejumlah 125 ribu penumpang Lion Air terkena dampak keterlambatan jadwal penerbangan, yang dalam 1 hari setidaknya 60 ribu orang yang terdampak *delay* di berbagai bandara di Indonesia.<sup>15</sup> Sedangkan dalam pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 disebutkan mengenai kewajiban pengangkut dalam memberikan kompensasi dari adanya keterlambatan jadwal penerbangan. Besaran kompensasi yang diberikan berbeda-beda menurut kategori keterlambatan jadwal penerbangan. Kompensasi yang diberikan kepada penumpang yang mengalami keterlambatan jadwal penerbangan dapat berupa pengembalian uang tiket

<sup>15</sup> Surat Kabar Merdeka, ***Jumlah Penumpang Lion Air yang Terdampak Delay Parah 125 Ribu Orang (online)***, 2015, <http://www.merdeka.com/peristiwa/pekan-lalu-jumlah-penumpang-lion-air-dampak-delay-parah-125-ribu.html>, diakses 15 Maret 2015

atau *refund*. *Refund* atau pengembalian uang tiket ini bersifat opsional karena selain adanya *refund* pihak maskapai juga bisa mengalihkan penumpang ke penerbangan lain. Dengan adanya keterlambatan jadwal penerbangan, mewajibkan bagi maskapai Lion Air untuk memberikan ganti kerugian pada setiap penumpang maskapai tersebut<sup>16</sup>. Bila dilihat dari kasus *delay* yang terjadi pada maskapai Lion Air, maka sudah seharusnya pihak maskapai memberikan *refund* kepada penumpang karena keterlambatan yang terjadi lebih dari 4 jam. Namun, pada awal terjadi keterlambatan jadwal penerbangan, pihak maskapai Lion Air tidak memberikan kompensasi apapun kepada para calon penumpang yang terkena dampak *delay*. Kewajiban Lion Air diambil alih oleh PT Angkasa Pura II, karena pihak Lion Air mengatakan bahwa tidak memiliki ketersediaan dana yang cukup untuk membayar ganti kerugian kepada penumpang Lion Air yang tidak terangkut. PT Angkasa Pura II memberikan pinjaman kepada Lion Air berupa dana talangan sebanyak Rp. 4 Miliar, meskipun dana talangan yang digunakan oleh Lion Air hanya sebanyak Rp. 526.000.000,-. Hal tersebut tidak sesuai dengan fungsi PT Angkasa Pura II yang merupakan BUMN yang bergerak di sektor transportasi dan pergudangan. Dana talangan yang diberikan PT Angkasa Pura II kepada pihak maskapai Lion Air tidak seharusnya dilakukan karena pemberian ganti kerugian sepenuhnya merupakan tanggung jawab pengangkut yaitu maskapai Lion Air, hal ini sesuai dengan ketentuan

<sup>16</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716.

dalam pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun

2008 yang menyatakan bahwa:

“kewajiban pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 35 huruf b, untuk keterlambatan karena kesalahan pengangkut tidak membebaskan perusahaan angkutan udara niaga berjadwal terhadap pemberian kompensasi kepada calon penumpang ...”

Berdasarkan ketentuan dalam pasal tersebut, maka pemberian ganti rugi terhadap penumpang yang tidak terangkut, sepenuhnya merupakan tanggung jawab dari pengangkut dan dalam ketentuan pasal tersebut juga tidak disebutkan bahwa tanggung jawab pengangkut tersebut dapat dialihkan kepada pihak lain, dalam hal ini PT Angkasa Pura II.

Keputusan PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air juga dianggap tidak sesuai dengan pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara yang menyebutkan bahwa :

“terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 huruf b, pengangkut wajib memberikan ganti kerugian berupa ...”

Selain pasal diatas, PT Angkasa Pura II juga menyalahi ketentuan dalam pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara yang berbunyi: “(2) kegiatan BUMN harus sesuai dengan

maksud dan tujuannya ...” menurut ketentuan yang tercantum dalam pasal tersebut maka, sebagai BUMN yang kegiatan usahanya bergerak pada sektor jasa kebandarudaraan, PT Angkasa Pura II tidak berkewajiban memberikan dana pinjaman sebagai *refund* kepada Lion Air, hal ini didasarkan pada ketentuan dalam pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 dan pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 yang telah disebutkan sebelumnya. Selain berdasarkan ketentuan beberapa pasal diatas, PT Angkasa Pura II hanya memegang peranan sebagai regulator pada usaha angkutan udara niaga berjadwal di wilayah Indonesia barat dan bukan merupakan lembaga keuangan. Selain itu, menurut pasal 24 ayat (7) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara yang berbunyi:

“...pemerintah pusat dapat memberikan pinjaman dan/atau penyertaan modal kepada perusahaan swasta setelah mendapat persetujuan DPR.”

Bila ditinjau dari ketentuan dalam pasal diatas, PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan sebagai *refund* kepada Lion Air tersebut tidak seharusnya dilakukan karena PT Angkasa Pura II harus mendapatkan persetujuan dari DPR terlebih dahulu dan pada kasus ini, PT Angkasa Pura II tidak melalui prosedur tersebut.

Berdasarkan Penjelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara Bab I Angka 7:

“... Dalam hubungan antara pemerintah dan perusahaan negara, perusahaan daerah, perusahaan swasta, dan badan pengelola dana masyarakat ditetapkan bahwa pemerintah dapat memberikan pinjaman/hibah/penyertaan modal kepada dan menerima pinjaman/hibah dari perusahaan negara/daerah setelah mendapat persetujuan DPR/DPRD.”

Dalam keadaan tertentu pun, berkaitan dengan penyelamatan perekonomian nasional, Pemerintah Pusat diperkenankan memberikan pinjaman dan/atau penyertaan modal kepada pihak swasta setelah adanya persetujuan dari DPR.<sup>17</sup> Terkait dengan kasus *delay* yang terjadi pada maskapai Lion Air dan PT Angkasa Pura II memberikan dana talangan untuk *refund*, tindakan yang diambil oleh PT Angkasa Pura II ini bertujuan untuk menghindari terjadinya kekacauan yang lebih besar. Berdasarkan uraian permasalahan diatas, maka peneliti ingin menuangkan dalam skripsi yang berjudul : “PEMBERIAN DANA TALANGAN *REFUND* PT ANGKASA PURA II KEPADA MASKAPAI LION AIR DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2003 TENTANG BADAN USAHA MILIK NEGARA DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2003 TENTANG KEUANGAN NEGARA”.

<sup>17</sup> Ensiklopedia Kementerian Keuangan, *Keuangan Negara (online)*, 2015, <http://www.wikiapbn.org/keuangan-negara/>, diakses pada 11 Juli 2016.

## B. TABEL ORIGINALITAS

No	Tahun Penelitian	Nama Peneliti dan asal Instansi	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Keterangan
1.	2009	Rizwan Zauhar Universitas Brawijaya	Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan <i>Joy Flight</i> Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Konvensi Chicago 1944 (Studi Kasus Kecelakaan Sukhoi Superjet 10 Pada Tanggal 9 Mei 2012)	1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat <i>joy flight</i> berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan Konvensi Chicago? 2. Apa saja hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat khususnya mengenai ganti rugi?	Membahas mengenai perlindungan hukum korban kecelakaan <i>joy flight</i> dan ganti rugi bagi korban kecelakaan pesawat serta hambatan-hambatan dalam pemenuhan perlindungan hukum.
2.	2010	Irawan Yuniarto Raharjo Universitas Brawijaya	Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Bentuk Ganti Kerugian atas Hilangnya Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang Ditinjau dari	1. Bagaimana tanggung jawab maskapai penerbangan dalam hal terjadinya kehilangan barang bagasi tercatat milik penumpang menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009	Membahas mengenai bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan dalam hal terjadinya barang bagasi tercatat hilang

		Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Studi di PT Lion Mentari Airlines Kota Surabaya)	Tentang Penerbangan? 2. Upaya apa yang dilakukan oleh maskapai sebagai bentuk pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang?	menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan upaya-upaya pencegahan terjadinya barang bagasi tercatat hilang.
--	--	--	---	---

### C. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas, maka dapat ditarik kesimpulan melalui rumusan masalah sebagai berikut:

1. Siapa yang berkewajiban memberikan *refund* terhadap calon penumpang yang terkena dampak dari adanya *delay* pada maskapai Lion Air?
2. Bagaimana tindakan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II terkait pemberian dana talangan *refund* kepada maskapai Lion Air ditinjau dari Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara?

#### D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti antara lain:

Untuk mengetahui, mengidentifikasi dan menganalisis akibat hukum dari pemberian dana talangan *refund* PT Angkasa Pura II kepada PT Lion Mentari Airlines ditinjau dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara.

#### E. Manfaat Penelitian

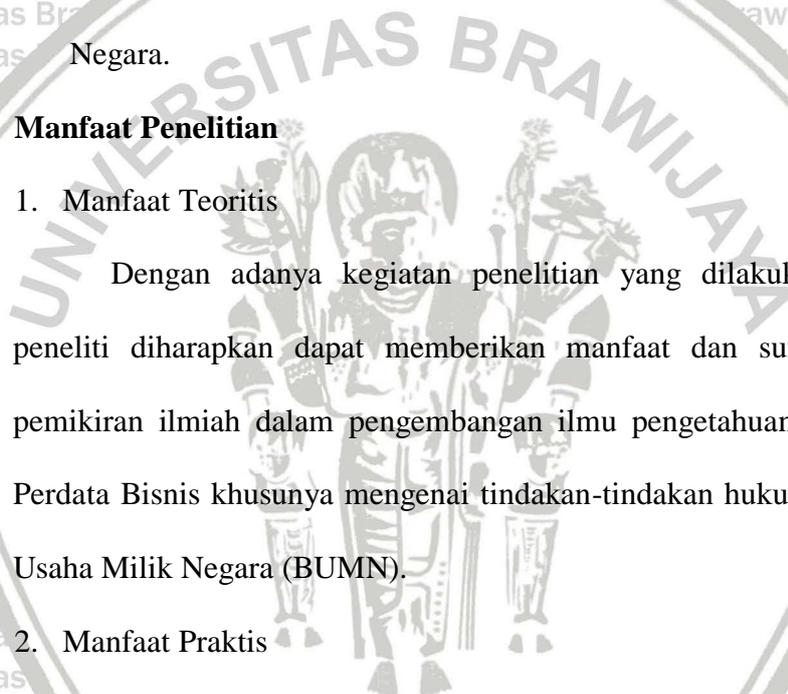
##### 1. Manfaat Teoritis

Dengan adanya kegiatan penelitian yang dilakukan oleh peneliti diharapkan dapat memberikan manfaat dan sumbangan pemikiran ilmiah dalam pengembangan ilmu pengetahuan Hukum Perdata Bisnis khususnya mengenai tindakan-tindakan hukum Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

##### 2. Manfaat Praktis

###### a. Bagi PT Angkasa Pura II

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada PT Angkasa Pura II agar dalam mengambil tindakan tidak bertentangan dengan peraturan perundangan tentang BUMN.



b. Bagi Kementerian Perhubungan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Kementerian Perhubungan agar dapat membuat kebijakan yang tidak bertentangan dengan peraturan perundangan mengenai penanganan keterlambatan dan tanggung jawab pengangkut angkutan udara.

c. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi, pengetahuan serta pemahaman kepada masyarakat mengenai Badan Usaha Milik Negara khususnya PT Angkasa Pura II.

d. Bagi Badan Usaha Angkutan Udara

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pembelajaran dalam memperbaiki kualitas pelayanan pada jasa transportasi udara niaga berjadwal.

## F. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam memudahkan pemahaman mengenai penulisan ini, maka penulis akan menyusun secara sistematis dalam garis besar penulisan sebagai berikut:

### BAB I: PENDAHULUAN

Didalam Bab I ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB II: KAJIAN PUSTAKA**

Dalam Bab II ini akan menguraikan tentang pengertian dasar tentang kepentingan umum dan pengertian dasar tentang mekanisme.

Dalam Bab II ini juga akan mengkaji tentang Badan Usaha Milik

Negara, maksud dan tujuan pendirian Badan Usaha Milik Negara

(BUMN), dasar hukum pendirian Badan Usaha Milik Negara

bentuk-bentuk Badan Usaha Milik Negara. Dalam bab ini juga akan

membahas tentang kajian umum tentang PT Angkasa Pura II, kajian

umum tentang Keuangan Negara dan dasar hukumnya, kajian umum

tentang PT Lion Mentari Airlines berkaitan dengan maskapai Lion

Air.

## **BAB III: METODE PENELITIAN**

Dalam Bab III ini akan diuraikan tentang metode penelitian

yaitu cara pelaksanaan penelitian yang meliputi pendekatan

penelitian, jenis dan sumber bahan hukum, teknik memperoleh

bahan hukum, teknik analisis bahan hukum, dan definisi konseptual.

## **BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan secara

deskriptif yaitu dengan menguraikan data-data yang telah diperoleh

dari peraturan perundang-undangan.

## **BAB V : PENUTUP**

Berisi kesimpulan atas pembahasan dan saran-saran yang

diperoleh dalam Pelanggaran PT Angkasa Pura II Terkait Dana

Talangan Refund Maskapai Lion Air.



## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Kajian Umum Tentang Refund

Secara tata bahasa, *refund* memiliki arti pembayaran kembali. Selain itu *refund* juga bisa diartikan sebagai mengembalikan uang, membayar kembali. Berkaitan dengan kasus yang dibahas dalam penelitian ini maka *refund* berarti pengembalian biaya pembelian tiket oleh maskapai ke penumpang.<sup>1</sup>

#### B. Kajian Umum Tentang Maskapai Penerbangan

Maskapai adalah sebuah badan usaha berbadan hukum yang menyelenggarakan kegiatan pengangkutan barang dan/atau orang. Maskapai berkaitan dengan jasa pengangkutan udara. Pengangkutan udara memiliki fungsi strategis dalam melakukan kegiatan usaha pengangkutan pada jalur udara, dan manfaat strategis dari kegiatan pengangkutan orang maupun barang menuju ke wilayah yang jika ditempuh dengan jalur pengangkutan darat membutuhkan waktu yang lama, dengan menggunakan pengangkutan jalur udara maka waktu yang dibutuhkan lebih singkat.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Kamus Online, *Definisi dari kata REFUND (online)*, 2015, <http://www.arti-definisi.com/REFUND>, diakses pada 11 Juli 2016.

<sup>2</sup> Irawan Yuniarto Raharjo, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Bentuk Ganti Kerugian Atas Hilangnya Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Studi Di PT Lion Mentari Airlines Kota Surabaya)*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2014, hlm 10.

Tanggung jawab dari maskapai penerbangan adalah membawa penumpang atau barang selamat sampai ditempat tujuan.

Bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, pihak maskapai penerbangan memiliki kewajiban untuk memberikan ganti rugi.<sup>3</sup>

Pengangkut dan penumpang memiliki hak dan kewajiban pada sebelum, saat, dan sesudah kegiatan pengangkutan berlangsung.

Diselenggarakannya kegiatan penerbangan didasari asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, dan keseimbangan, kepentingan umum.

- a. Asas Manfaat adalah, bahwa kegiatan penerbangan harus memiliki manfaat kegunaan bagi masyarakat, pemerintah, dan juga negara. Kegiatan penerbangan yang memiliki manfaat mensejahterakan kehidupan masyarakat, pengembangan kelas teknologi serta bagi negara sebagai sarana pertahanan dan keamanan;
- b. Asas Adil dan Merata adalah keadilan antara penyelenggara usaha dengan penumpang dan pengangkut. Yang dimaksud adil antara pengangkut dan penumpang ialah jika penumpang sudah melakukan kewajiban membayar biaya kepada pihak maskapai, maka pihak maskapai berkewajiban memberikan pelayanan yang sesuai kepada penumpang dan penyelenggara penerbangan harus memberikan pelayanannya;

<sup>3</sup> Christina Meirinayanti, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Yang Sakit Mendadak Dalam Pengangkutan Udara Terkait Ketiadaan Tenaga Medis Ditinjau Dari Perspektif Hukum Nasional Dan Hukum internasional*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2014, hlm 23.

c. Asas Keseimbangan dan Keselarasan adalah penyelenggara penerbangan harus sedemikian rupa melaksanakan keseimbangan dalam penyelenggaraan penerbangan, dan juga keserasian serta keselarasan antara sarana prasarana, kepentingan pengguna dan penyedia jasa, kepentingan individu dan masyarakat, serta kepentingan nasional dan internasional.<sup>4</sup>

### C. Kajian Umum Tentang Badan Usaha Milik Negara

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara adalah “Badan Usaha Milik Negara, yang selanjutnya disebut BUMN, adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.” Maksud dan tujuan dari pendirian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini adalah:

1. Memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya. Dengan adanya tujuan BUMN diatas, BUMN diharapkan mampu meningkatkan mutu dan kualitas pelayanan kepada masyarakat sekaligus juga memberikan kontribusi dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional dan juga adanya bantuan terhadap penerimaan negara.<sup>5</sup>
2. Mengejar keuntungan. Pada beberapa hal tertentu, guna melakukan pelayanan umum, Persero juga dapat diberikan tugas

<sup>4</sup> Irawan Yuniarto Raharjo, *Op. cit.* hlm 15-16

<sup>5</sup> H. Zaeni Asyhadi, SH., M.Hum dan Budi Sutrisno, SH., M.Hum, **Hukum Perusahaan dan Kepailitan**, Erlangga, 2012, Mataram, hlm. 159

khusus dengan tetap memperhatikan prinsi-prinsip tentang pengelolaan perusahaan yang sehat, meskipun maksud dan tujuan adanya Persero adalah untuk mengejar keuntungan.<sup>6</sup>

3. Menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak. Maksud dan tujuan ini ditujukan agar tiap-tiap hasil usaha dari BUMN baik berupa barang dan jasa, dapat digunakan untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat.<sup>7</sup>
4. Menjadi perintis kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi. Kegiatan usaha perintisan yang menyediakan kebutuhan barang dan/atau jasa untuk masyarakat, akan ditugaskan kepada BUMN, dimana kegiatan usaha tersebut tidak dapat dilakukan oleh koperasi dan swasta karena tidak menguntungkan secara komersial.<sup>8</sup>
5. Turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat.<sup>9</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003, terdapat dua bentuk Badan Usaha Milik Negara, yaitu Persero dan Perusahaan Umum (Perum). Perusahaan Perseroan atau Persero ini berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dimana keseluruhan atau sebagian modalnya terbagi atas saham dan negara memiliki paling

<sup>6</sup> *Ibid.* Hlm. 159

<sup>7</sup> *Ibid.* hlm 160

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> Pasal 1 angka 1 dan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

sedikit 51% sahamnya, dengan tujuan utamanya untuk mengejar keuntungan (*profit oriented*).<sup>10</sup>

Pendirian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pada awalnya merupakan wadah bisnis dari asset asing yang dinasionalisasi.

Nasionalisasi menyebabkan terjadinya perubahan fundamental dalam struktur perekonomian Indonesia. Selama terjadinya nasionalisasi kepemilikan, 90% beralih ketangan Pemerintah Indonesia dan juga

60% nilai perdagangan luar negeri dan 246 pabrik, perusahaan pertambangan, perbankan, perkapalan dan berbagai sektor jasa.<sup>11</sup>

Dengan adanya nasionalisasi ini, menjadi akhir bagi dominasi ekonomi Belanda dan menjadi awal bagi terbentuknya BUMN di Indonesia.

Didalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Perseroan Terbatas telah dijelaskan bahwa organ perseroan terdiri dari Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), direksi, dan komisaris.<sup>12</sup> Organ Perseroan yang memegang kekuasaan tertinggi dalam sebuah perseroan adalah Rapat Usaha Pemegang Saham atau RUPS.<sup>13</sup> Organ perseroan yang kedua adalah Direksi. Direksi disebut juga sebagai pengurus perseroan adalah alat perlengkapan perseroan yang melakukan semua kegiatan perseroan, baik didalam maupun diluar pengadilan.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

<sup>11</sup> Riant Nugroho D. dan Ricky Siahaan. **BUMN Indonesia: Isu, Kebijakan, dan Strategi**. Elex Media Komputindo, Jakarta, 2005, hlm xiii

<sup>12</sup> Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas

<sup>13</sup> Agus Budiarto, S.H., M.Hum., **Kedudukan Hukum & Tanggung Jawab Pendiri Perseroan Terbatas**, Ghalia Indonesia, Mataram, 2002, hlm 57

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm 61

Sebagaimana dalam penjelasan Pasal 79 ayat (1) Undang-Undang Perseroan Terbatas, bahwa tugas kepengurusan Direksi dalam perseroan antara lain meliputi pengurusan sehari-hari dari perseroan.<sup>15</sup>

Bentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang kedua adalah Perusahaan Umum (Perum). Didalam BUMN yang berbentuk Perum, negara memiliki seluruh modalnya dan modal tersebut tidak terbagi atas saham. Tujuan Perum adalah untuk kemanfaatan umum dengan berperan sebagai penyedia barang dan/atau jasa dengan mutu tinggi dan juga mengejar keuntungan yang didasarkan pada prinsip pengelolaan perusahaan. Organ yang dimiliki oleh Perum terdiri dari Menteri, Direksi, dan Dewan Pengawas. Menteri yang ditunjuk oleh Pemerintah dalam organ Perum adalah sebagai pemegang saham dan sekaligus sebagai pemilik modal Perum dengan tetap berpedoman pada peraturan perundang-undangan.<sup>16</sup> Kedudukan Menteri dalam Perum adalah sebagai organ pemegang kekuasaan tertinggi dengan segala kewenangan yang tidak diberikan kepada organ lain seperti Direksi maupun Dewan Pengawas, dimana kewenangan Menteri tersebut sesuai dengan batasan-batasan yang diberikan oleh undang-undang ataupun Peraturan Pemerintah tentang pendirian Perum.<sup>17</sup>

Direksi dalam Perum memiliki tugas yang sama dengan Direksi pada

<sup>15</sup> Penjelasan Pasal 79 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas

<sup>16</sup> Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

<sup>17</sup> H. Zaeni Asyhadie, S.H., M. Hum dan Budi Sutrisno, S.H., M. Hum, **Hukum Perusahaan & Kepailitan**, Erlangga, Mataram, 2012, hlm 169

Perseroan Terbatas, namun dalam hal pemberhentian dan pengangkatannya dilakukan oleh Menteri.<sup>18</sup>

Dalam hal Dewan Pengawas, mekanisme pengangkatan dan pemberhentiannya sama dengan Direksi Perum. Yang termasuk dalam Anggota Dewan Pengawas pada Perum meliputi pejabat menteri teknis, Menteri Keuangan, menteri dan pejabat departemen/lembaga nondepartemen yang kegiatannya berhubungan

langsung dengan Perum.<sup>19</sup> Terlepas dari kekurangannya, di era ini

terdapat prestasi yang sangat membanggakan, yaitu dibentuknya

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik

Negara. Undang-undang ini dengan tegas melakukan pemisahan

antara regulator (departemen teknis) dengan operator (Kementerian

BUMN), sebuah konsep yang diawali oleh Tanri Abeng, namun

tidak berhasil dilembagakan dalam bentuk kebijakan perundangan,

pada saat itu.<sup>20</sup> Menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003

Tentang Badan Usaha Milik Negara, BUMN memiliki definisi

sebagai berikut: badan usaha yang seluruh atau sebagian besar

modalnya dimiliki oleh Negara melalui pernyataan secara langsung

yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Pasal 44 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara yang berbunyi: "Pengangkatan dan pemberhentian Direksi ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan mekanisme dan ketentuan peraturan perundang-undangan."

<sup>19</sup> H. Zaeni Asyhadie, S.H., M. Hum dan Budi Sutrisno, S.H., M. Hum, **Hukum Perusahaan & Kepailitan**, Erlangga, Mataram, 2012, hlm 173

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm xix

<sup>21</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

#### D. Kajian Umum Tentang PT Angkasa Pura II

PT Angkasa Pura II (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang kegiatan usahanya bergerak di bidang pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia barat. Visi yang dimiliki PT Angkasa Pura II yaitu PT Angkasa Pura II bercita-cita menjadi pengelola bandar udara kelas dunia yang profesional dan terkemuka. Dalam usaha mewujudkan visi tersebut PT Angkasa Pura II melakukan transformasi secara menyeluruh yang dilakukan secara bertahap pada 5 tahun pertama.

Perwujudan visi yang dijunjung oleh PT Angkasa Pura II sejalan dengan misi yang juga dimiliki oleh PT Angkasa Pura II, yaitu:

1. Mengelola jasa bandar udara kelas dunia dengan mengutamakan tingkat keselamatan, keamanan, dan kenyamanan untuk meningkatkan kepuasan pelanggan;
2. Mengembangkan SDM dan budaya perusahaan yang berkinerja tinggi dengan menerapkan sistem manajemen kelas dunia;
3. Mengoptimalkan strategi pertumbuhan bisnis secara menguntungkan untuk meningkatkan nilai pemegang saham serta meningkatkan kesejahteraan karyawan dan pemangku kepentingan lainnya;

4. Menjalinkan kerjasama yang saling menguntungkan dengan mitra usaha dan mitra kerja serta mengembangkan secara sinergis dalam pengelolaan jasa kebandarudaraan; dan
5. Memberi nilai tambah yang optimal bagi masyarakat dan lingkungan.<sup>22</sup>

### E. Kajian Umum Tentang Keuangan Negara

Dalam arti luas, Keuangan Negara meliputi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), keuangan negara pada Perusahaan Jawatan (Perjan), Perusahaan Umum (Perum), dan PN-PN. Dalam arti sempit, Keuangan Negara hanya meliputi setiap badan hukum yang berwenang mengelola dan mempertanggungjawabkannya.<sup>23</sup> Yang dimaksud dengan Keuangan Negara adalah semua hak dan kewajiban negara yang dapat dinilai dengan uang, serta segala sesuatu baik berupa uang maupun barang yang dapat dijadikan milik negara berhubungan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, yang dimaksud dengan Keuangan Negara adalah meliputi:

1. Hak negara untuk memungut pajak, mengeluarkan dan mengedarkan uang, dan melakukan pinjaman;

<sup>22</sup> PT Angkasa Pura II, *Visi PT Angkasa Pura II (online)*, 2015, <http://www.angkasapura2.co.id/>, diakses pada 20 April 2015.

<sup>23</sup> Adrian Sutedi, S. H., M. H., *Hukum Keuangan Negara*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm. 10

2. Kewajiban negara untuk menyelenggarakan tugas layanan umum pemerintahan negara dan membayar tagihan pihak ketiga;
3. Penerimaan Negara;
4. Pengeluaran Negara;
5. Penerimaan Daerah;
6. Pengeluaran Daerah;
7. Kekayaan negara/kekayaan daerah yang dikelola sendiri atau oleh pihak lain berupa uang, surat berharga piutang, barang serta hak-hak lain yang dapat dinilai dengan uang, termasuk kekayaan yang dipisahkan pada perusahaan negara/perusahaan daerah;
8. Kekayaan pihak lain yang dikuasai oleh pemerintah dalam rangka penyelenggaraan tugas pemerintahan dan/atau kepentingan umum; dan
9. Kekayaan pihak lain yang diperoleh dengan menggunakan fasilitas yang diberikan oleh pemerintah.<sup>24</sup>

Pasal 23 huruf C Undang-Undang Dasar 1945

mengamanatkan bahwa, Undang-Undang Keuangan Negara perlu menjabarkan aturan pokok yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Dasar tersebut ke dalam asas-asas umum sebagai berikut:

- a. Akuntabilitas berorientasi pada hasil;
- b. Profesionalitas;
- c. Proporsionalitas;
- d. Keterbukaan dalam pengelolaan keuangan negara;

<sup>24</sup> Pasal 1 angka 1 dan Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara

e. Pemeriksaan keuangan oleh badan pemeriksa yang bebas dan mandiri.<sup>25</sup>

## F. Kajian Umum Tentang PT Lion Mentari Airlines

Pendiri PT Lion Mentari Airlines adalah Rusdi Kirana. PT Lion Mentari Airlines didirikan pada akhir tahun 1990-an dan melakukan penerbangan pertama kalinya pada tahun 2000.<sup>26</sup> PT Lion Mentari Airlines yang juga dikenal dengan maskapai Lion Air, menyediakan jasa angkutan udara di Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan armada penerbangan yang menyediakan layanan transportasi udara kepada penumpang ke berbagai tujuan di Indonesia, Singapura, Malaysia, dan Vietnam. Perusahaan ini juga mengoperasikan fasilitas yang mencakup fasilitas pelatihan, seperti simulator Boeing 737-900ER; toko yang menawarkan roda, rem, interior kabin, dan avionik; asrama bagi para pramugari dan staff bandara; dan gudang yang menyimpan suku cadang, ban, dan mesin. PT Lion Mentari Airlines yang didirikan pada tahun 1999 ini berkantor pusat di Jakarta Barat.<sup>27</sup>

Pada saat ini Lion Air merupakan salah satu maskapai terbesar di Indonesia dan merupakan maskapai yang mengusung konsep *Low Cost Carrier* atau maskapai dengan biaya murah. Sukses dengan maskapai Lion Air-nya, perusahaan ini terus

<sup>25</sup> Adrian Sutedi, S. H., M. H., **Hukum Keuangan Negara**, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm 4

<sup>26</sup> Irawan Yuniarto Raharjo, **Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Bentuk Ganti Kerugian Atas Hilangnya Barang Bagasi Tercatat Milik Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2010.

<sup>27</sup> Bloomberg Edisi Asia, ***Company Profile PT Lion Mentari Airlines*** (online), 2015, <http://www.bloomberg.com/>, diakses pada 20 April 2015.

mengembangkan bisnisnya. Beberapa anak perusahaan yang dimiliki oleh PT Lion Mentari Airlines diantaranya adalah Wings Air, Lion Bizjet, Batik Air, dan Malindo Airways.<sup>28</sup>

## G. Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara

Peranan hukum keuangan negara pada saat ini tengah diuji untuk memberikan pemahaman yang komprehensif-teoritis-praktis dalam proses pendewasaan sistem keuangan negara di Indonesia, khususnya dalam meneguhkan pengertian keuangan negara yang memihak pada konsepsi kemandirian badan hukum dan kebijakan otonomi daerah. Dalam rangka mencapai tujuan bernegara sebagaimana tercantum dalam alinea ke empat Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 dibentuk pemerintahan negara yang menyelenggarakan fungsi pemerintahan dalam berbagai bidang. Pembentukan pemerintahan negara tersebut menimbulkan hak dan kewajiban yang dapat dinilai dengan uang sehingga diperlukan adanya pengelolaan kedalam suatu sistem pengelolaan keuangan negara.

Dalam Undang-Undang Dasar 1945 Bab VII Hal Keuangan Negara, antara lain menyebutkan bahwa penetapan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dilakukan setiap tahun dengan undang-undang. Selama ini dalam pelaksanaan pengelolaan keuangan negara masih digunakan ketentuan peraturan perundang-

<sup>28</sup> Bandar Udara Online, *Company Profile PT Lion Mentari Airlines* (online), 2014, <http://bandaraonline.com/airlines/profil-maskapai-lion-air>, diakses pada 20 April 2015.

undangan yang disusun pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda yang berlaku berdasarkan Aturan Peralihan Undang-Undang Dasar 1945, yaitu *Indische Comptabiliteitswet* yang lebih dikenal dengan nama ICW Stbl. 1925 Nomor 448. Selanjutnya aturan peralihan tersebut diubah dan diundangkan dalam Lembaran Negara 1954 Nomor 6, 1955 Nomor 49, dan yang terakhir Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1968 yang pertama kali ditetapkan tahun 1864 dan berlaku pada tahun 1867, *Indische Bedrijvenwet* (IBW) Stbl. 1927 Nomor 419 *juncto* Stbl. 1936 Nomor 445 dan *Reglement voor het Administratief Beheer* (RAB) Stbl. 1933 Nomor 381.

Sistem pengelolaan fiskal yang berkesinambungan yang sesuai dengan penetapan dalam UUD Tahun 1945 dan azas-azas umum yang berlaku universal dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, maka diperlukan adanya suatu undang-undang yang berfungsi mengatur pengelolaan keuangan negara dalam perwujudannya. Hal-hal dan/atau perubahan mendasar dalam ketentuan keuangan negara yang diatur dalam undang-undang ini meliputi: 1) pengertian dan ruang lingkup keuangan negara; 2) asas-asas umum pengelolaan keuangan negara; 3) kedudukan Presiden sebagai pemegang kekuasaan pengelolaan keuangan negara; 4) pen delegasian kekuasaan Presiden kepada Menteri Keuangan dan Menteri/Pimpinan Lembaga; 5) susunan APBN dan APBD, ketentuan penyusunan dan penetapan APBN dan APBD; 6) pengaturan hubungan keuangan antara pemerintah pusat dan bank

sentral, pemerintah daerah dan pemerintah/lembaga asing; 7) pengaturan hubungan keuangan negara antara pemerintah dengan perusahaan negara, perusahaan daerah dan perusahaan swasta, dan badan pengelolaadan masyarakat; serta 8) penetapan bentuk dan batas waktu penyampaian laporan pertanggungjawaban pelaksanaan APBN dan APBD.

Diperlukan adanya azas-azas umum untuk menjamin terselenggaranya prinsip-prinsip pemerintahan daerah sebagaimana telah dirumuskan dalam Bab VI Undang-Undang Dasar 1945. Anggaran merupakan alat akuntabilitas, manajemen, dan kebijakan ekonomi. Fungsi dari dibentuknya anggaran adalah sebagai bentuk perwujudan dari tumbuhnya perekonomian dan stabilitas perekonomian. Mengenai peranan dari DPR/DPRD dalam mengelola anggaran, adanya pengaturan yang jelas sangat diperlukan. Hal ini perlu dilakukan dalam upaya meluruskan tujuan dan fungsi anggaran itu sendiri. Sehingga persetujuan dari DPR/DPRD mutlak didapatkan pada setiap pergeseran antar unit organisasi, antar kegiatan dan juga antar jenis belanja.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Adrian Sutedi, S. H., M. H., **Hukum Keuangan Negara**, Sinar Grafika, Jakarta, 2012, hlm 1-6

### BAB III

## METODE PENELITIAN

### A. JENIS PENELITIAN

Penelitian hukum dalam Bahasa Inggris disebut sebagai *legal researsch*, atau dalam Bahasa Belanda disebut sebagai *rechtsonderzoek*. Penelitian hukum dilakukan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul.<sup>1</sup> Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis-normatif. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, penelitian hukum yuridis normatif juga disebut dengan penelitian kepustakaan. Disebut demikian karena penelitian hukum kepustakaan dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder saja.<sup>2</sup> Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip hukum, maupun doktrin untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.<sup>3</sup>

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Pada penelitian ini dilakukan analisis terhadap Undang-Undang Negara

<sup>1</sup> Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.Hum, **Penelitian Hukum (Legal Research)**, Sinar Grafika, 2013, hlm 1

<sup>2</sup> *Ibid.*, hlm 19

<sup>3</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2005, **Penelitian Hukum**, Jakarta, Kencana, Hlm. 25

Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara sehingga dapat dipergunakan untuk menganalisis kinerja badan usaha milik negara dan pengelolaannya. Selain itu, dalam penelitian ini juga dilakukan analisis terhadap Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara sehingga dapat diperoleh suatu data mengenai hubungan antara kinerja badan usaha milik negara dan pertanggungjawabannya terhadap keuangan negara, serta analisa terhadap peraturan perundangan lain yang bersangkutan.

Berdasarkan kasus yang telah diuraikan oleh penulis sebelumnya, penelitian normatif ini dilakukan untuk menganalisa apakah pemberian dana talangan *refund* yang diberikan PT Angkasa Pura II kepada maskapai Lion Air patut dilakukan, serta menganalisa kasus yang ada ditinjau dari berbagai peraturan perundangan yang bersangkutan.

## B. METODE PENDEKATAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan undang-undang atau *statuta approach* dan *case approach*. Penelitian yang menggunakan pendekatan *case approach* berbeda dengan penelitian yang menggunakan pendekatan studi kasus. Pendekatan *case approach* dilakukan dengan cara menelaah kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang kemudian digunakan sebagai bahan telaah, sedangkan dalam studi kasus menggunakan kasus yang terdapat konflik hukum sehingga

melibatkan pengadilan untuk memberikan keputusan atau penyelesaiannya<sup>4</sup>. Pendekatan perundang-undangan ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan peraturan yang berkaitan dengan isu hukum yang telah dikemukakan sebelumnya.<sup>5</sup>

Dalam *statuta approach*, penulis menganalisa Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara dan Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara.

Pendekatan *statuta approach* ini kemudian diterapkan ke dalam kasus yang diteliti oleh penulis yaitu pemberian dana talangan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II terkait keterlambatan jadwal penerbangan maskapai Lion Air.

Dalam *case approach* atau pendekatan kasus, penelitian dilakukan dengan cara menelaah kasus yang terkait dengan isu yang dihadapi.<sup>6</sup> Kasus yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengenai keterlambatan jadwal penerbangan atau *delay* dari maskapai Lion Air sehingga diperlukan adanya *refund* atau pengembalian uang tiket kepada penumpang maskapai Lion Air yang terkena dampak *delay*, yang juga berkaitan dengan pemberian dana talangan untuk *refund* oleh PT Angkasa Pura II kepada maskapai Lion Air.

<sup>4</sup> Donny Satya Widjanarko, *Implikasi Yuridis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 48/PUU-XI/2013 Terhadap Independensi Perusahaan Mengenai Pengelolaan Harta Kekayaan Bumn Dalam Mewujudkan Prinsip Good Corporate Governance*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2015, hlm. 40

<sup>5</sup> *Ibid.*, hlm 110

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana, Hlm. 94

## C. Bahan Hukum

### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang utama yang digunakan sebagai dasar dalam melakukan penelitian, bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

#### a. Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 19

Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara Pasal 1 angka 1 dan Pasal 2 ayat (2)

#### b. Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17

Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara Pasal 24 ayat (7)

#### c. Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun

2009 Tentang Penerbangan Pasal 146 dan Pasal 147 ayat (2)

#### d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011

Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara Pasal 10 dan Pasal 11

#### e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015

Tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*)

pada Badan Usaha Angkutan Uara Niaga Berjadwal Di Indonesia Pasal 3 dan Pasal 9

#### f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 tahun 2008

Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara Pasal 36

#### g. *Luchtvervoer-ordinnantie* (Ordonansi Pengangkutan Udara)

Pasal 28

## **b. Bahan Hukum Sekunder**

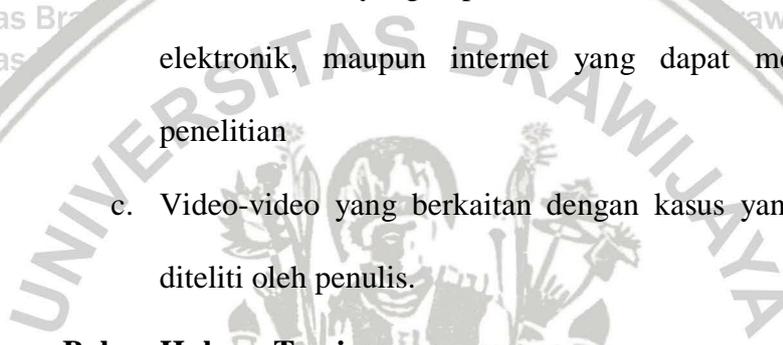
Bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan hukum untuk membantu memberikan penjelasan dan juga sebagai pendukung bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder yang digunakan penulis dalam penelitian ini yaitu:

- a. Buku-buku hukum tentang badan usaha milik negara dan buku-buku hukum tentang keuangan negara
- b. Artikel-artikel yang diperoleh dari media cetak, media elektronik, maupun internet yang dapat mendukung penelitian
- c. Video-video yang berkaitan dengan kasus yang sedang diteliti oleh penulis.

## **c. Bahan Hukum Tersier**

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan huku yang digunakan untuk mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Kamus Besar Bahasa Indonesia
- b. Kamus Hukum
- c. Ensiklopedia
- d. Jurnal-jurnal
- e. Artikel-artikel dari internet



#### D. Teknik Penelusuran Bahan Hukum

Teknik penelusuran bahan hukum yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan cara penelitian kepustakaan (*library research*) yang dilakukan di Perpustakaan Universitas Brawijaya, dan di Pusat Dokumentasi dan Informasi Hukum (PDIH) Universitas Brawijaya, serta sumber-sumber lain dari media massa dan elektronik.

#### E. Teknik Analisa Bahan Hukum

Teknik analisa bahan hukum yang digunakan pada penelitian ini adalah interpretasi gramatikal yaitu merumuskan peraturan perundang-undangan menggunakan bahasa yang dipahami oleh masyarakat. Pada penelitian ini yaitu merumuskan peraturan perundang-undangan mengenai kinerja Badan Usaha Milik Negara dan kaitannya dengan keuangan negara.

#### F. Definisi Konseptual

- a. Implikasi Hukum: Akibat dari suatu tindakan hukum yaitu pemberian dana talangan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II kepada Lion Air.
- b. Pengangkut: Badan usaha angkutan udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan Undang-Undang tentang Penerbangan, dan/atau badan usaha selain Badan Usaha

Angkutan Udara yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga<sup>7</sup>.

c. Angkutan Udara Niaga Berjadwal: Angkutan udara niaga dalam rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur<sup>8</sup>.

d. Tanggung Jawab Pengangkut: Kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga<sup>9</sup>.

e. Keterlambatan Penerbangan: Terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan<sup>10</sup>.

f. Pembatalan Penerbangan (*Cancelation of Flight*): Tidak beroperasinya suatu penerbangan sesuai rencana penerbangan yang telah ditentukan.

g. Badan Usaha Milik Negara: Badan Usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara, dengan melalui penyertaan secara langsung dan berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

h. Keuangan Negara: semua hak dan kewajiban negara yang bisa dinilai dengan uang, serta segala sesuatu yang, baik yang berupa

<sup>7</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, Pasal 1 angka 3.

<sup>8</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, Pasal 1 angka 4.

<sup>9</sup> Hatman Nuramali Putra, *Implementasi Sanksi Pasal 36 Huruf A dan B Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara Terkait Terjadinya Keterlambatan Jadwal Penerbangan*, Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2012, hlm. 47.

<sup>10</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia, *Op.cit.*, Pasal 1 angka 6.

uang maupun barang yang dapat dijadikan milik negara dan berkaitan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut.

- i. Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan: Suatu rencana kerja yang digunakan untuk satu tahun untuk mencapai tujuan suatu perusahaan dan merupakan penjabaran tahunan dari Rencana Jangka panjang (RJP) BUMN<sup>11</sup>.
- j. Dana Talangan: Dana yang digunakan untuk melakukan pembayaran terlebih dahulu.



<sup>11</sup> Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor KEP-101/MBU/2002 Tentang Penyusunan Rencana kerja dan Anggaran Perusahaan Badan Usaha Milik Negara Menteri Badan Usaha Milik Negara, Pasal 1 angka 3.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. KRONOLOGIS PEMBERIAN DANA TALANGAN *REFUND*

##### OLEH PT ANGKASA PURA II

Dengan adanya *delay* atau keterlambatan jadwal penerbangan pada maskapai Lion Air pada beberapa jadwal penerbangan di beberapa Bandara di Indonesia, maka merupakan kewajiban maskapai Lion Air sebagai pengangkut angkutan udara untuk memberikan ganti kerugian berupa *refund* kepada para calon penumpang yang tidak terangkut. Dalam hal tidak terangkutnya calon penumpang, maka calon penumpang bisa mengajukan *refund* kepada pihak pengangkut dan merupakan kewajiban bagi pengangkut untuk memberikan ganti kerugian atau *refund* kepada calon penumpang, hal ini sesuai dengan ketentuan pada pasal 11 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Berdasarkan kasus mengenai *delay* yang dialami calon penumpang maskapai Lion Air, pemberian ganti kerugian seharusnya merupakan tanggung jawab dan kewajiban dari pihak maskapai Lion Air, namun hal ini tidak dilakukan oleh maskapai tersebut. Ketidakmampuan dan kurang cepat tanggapnya maskapai Lion Air dalam mengatasi keterlambatan jadwal penerbangan yang mengakibatkan penumpukan penumpang di Terminal 1A, I-B dan Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta, membuat PT

Angkasa Pura II sebagai otoritas bandara yang bersangkutan mengambil alih tanggung jawab dan kewajiban dari maskapai Lion Air. Kategori keterlambatan yang dialami oleh Lion Air, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 termasuk dalam kategori 5 dan kategori 6. Keterlambatan jadwal penerbangan dalam kategori 5 terjadi selama lebih dari 240 menit, sedangkan pada kategori 6 merupakan pembatalan penerbangan.

Dengan kurangnya informasi perihal keterlambatan yang diberikan oleh petugas maskapai Lion Air, mengakibatkan kekecewaan dari para calon penumpang sehingga para calon penumpang melakukan pengrusakan fasilitas di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Melihat kondisi yang semakin tidak terkendali, maka PT Angkasa Pura II memutuskan untuk mengambil tindakan dengan melakukan rapat koordinasi di Terminal 3. Salah satu keputusan yang diambil dari rapat koordinasi tersebut adalah pemenuhan hak calon penumpang berupa pemberian ganti kerugian atau *refund*. Bagi calon penumpang yang mengalami keterlambatan pada kategori 5 akan mendapatkan ganti kerugian sebesar Rp. 300.000,- untuk keterlambatan diatas 3 jam dan penumpang yang mengalami pembatalan penerbangan atau termasuk dalam kategori 6 akan dialihkan ke penerbangan lain atau mendapatkan pengembalian seluruh biaya tiket<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Pasal 9 ayat (1), *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan*

Namun, pihak maskapai Lion Air tidak dapat segera melakukan *refund* karena pihak maskapai mengatakan bahwa tidak memiliki dana yang cukup untuk memberikan calon penumpang biaya penggantian tiket<sup>2</sup>. Dengan demikian, untuk menghindari tindakan anarkis lebih lanjut oleh para calon penumpang, maka PT Angkasa Pura II mengambil keputusan untuk memberi dana talangan kepada Lion Air. Pihak manajemen PT Angkasa Pura II menyiapkan dana sebesar Rp. 4 Milyar, dana tersebut tidak diberikan langsung kepada Lion Air<sup>3</sup>. Pada hari Jumat tanggal 20 Februari 2015, pihak manajemen Lion Air menyiapkan 4-6 meja darurat di Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta untuk melakukan pengembalian biaya tiket dan memberikan kompensasi kepada calon penumpang. Pengembalian biaya tiket dan kompensasi diberikan kepada calon penumpang berdasarkan Kartu Tanda Penduduk (KTP), tiket dan *boarding pass* calon penumpang<sup>4</sup>.

Pengembalian biaya tiket atau *refund* dan pemberian kompensasi dilakukan langsung oleh pihak manajemen PT Angkasa Pura II tanpa campur tangan dari maskapai Lion Air. Pada tahap pertama *refund* diberikan kepada 250 orang calon penumpang dari

---

*Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia*, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716.

<sup>2</sup> Anonim, 2015, *AP II Dinilai Tak Berwenang Talangi Lion Air* (online), Republika Online, <http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/15/02/25/nkg5j28-ap-ii-dinilai-tak-berwenang-talangi-lion-air> (26 September 2016).

<sup>3</sup> Anonim, 2015, *AP II: KEMENHUB BERPERAN AKTIF ATASI PERSOALAN PENUMPANG LION* (online), Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2406> (27 September 2015).

<sup>4</sup> Herianto Batubara, *op.cit.*, *loc.cit.* (menunjuk ke situs dan halaman yang telah disebutkan sebelumnya).

Terminal 3, kemudian pada tahap kedua kurang lebih *refund* diberikan kepada 350 orang calon penumpang. Dari data yang didapat oleh pihak manajemen Lion Air, *refund* telah diberikan kepada 548 calon penumpang<sup>5</sup>. Dari dana talangan sebanyak Rp. 4 Miliar yang disiapkan oleh PT Angkasa Pura II, sebanyak Rp. 526.893.500,-<sup>6</sup> terpakai untuk *refund* calon penumpang Lion Air.

## **B. TINDAKAN PEMBERIAN DANA TALANGAN REFUND OLEH PT ANGKASA PURA II**

Sebagaimana pada penjelasan penulis sebelumnya di atas, bahwa PT Angkasa Pura II membuat keputusan untuk memberikan dana talangan kepada Lion Air. Pemberian dana talangan tersebut ditujukan sebagai biaya pengembalian tiket atau *refund* pada para calon penumpang yang tidak terangkut disebabkan *delay* yang berkepanjangan.

Disamping sebagai salah satu BUMN yang kegiatan usahanya berada pada sektor pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah barat Indonesia, PT Angkasa Pura II juga memegang peranan sebagai regulator kegiatan pengangkutan pada angkutan udara niaga berjadwal. Seperti yang telah diuraikan penulis pada latar belakang penelitian ini, penulis juga telah memberikan penjelasan bahwa memberikan biaya pengembalian tiket untuk calon penumpang Lion Air bukan merupakan tanggung jawab PT Angkasa Pura II. Ganti kerugian atau

<sup>5</sup> *Ibid.*, (dikutip dari situs di atas).

<sup>6</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Op. cit.*, (dikutip dari situs yang telah disebut di atas).

biaya kompensasi sudah sepenuhnya menjadi tanggung jawab dari Lion Air yang merupakan pengangkut.

Dalam memberikan dana talangan ini, PT Angkasa Pura menggunakan dana yang berasal dari PT Angkasa Pura II itu sendiri. Dengan demikian, dana tersebut berasal dari harta kekayaan PT Angkasa Pura II, yang dimana harta kekayaan tersebut berasal dari modal BUMN yang didapat dari kekayaan negara yang dipisahkan.

BUMN dalam hal ini khususnya PT Angkasa Pura II, dapat memberikan pinjaman kepada pihak swasta seperti maskapai Lion Air dengan prosedur yang telah diatur dalam peraturan perundangan yang ada. Namun, dalam kasus ini PT Angkasa Pura II tidak melalui prosedur tersebut terlebih dahulu karena prosedur berupa persetujuan dari DPR tidak dapat dilakukan pada hari itu juga. PT Angkasa Pura II memutuskan untuk mengambilalih pemberian *refund* kepada calon penumpang yang terkena dampak *delay* maskapai Lion Air dengan tujuan jika *refund* tidak segera dilakukan, maka akan terjadi kekacauan dan tindakan anarkis yang lebih besar yang dilakukan oleh para calon penumpang. Untuk menghindari hal tersebut terjadi, maka PT Angkasa Pura II memberikan dana talangan untuk *refund* kepada maskapai Lion Air agar *refund* bisa segera diberikan kepada calon penumpang yang terdampak *delay*.

## 1. Pemberian Dana Talangan oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

Bila ditinjau dari sudut pandang hukum perusahaan, maka BUMN tidak dibedakan dengan badan-badan usaha lainnya. Aspek pembeda BUMN dengan badan-badan usaha lainnya ada pada segi permodalan<sup>7</sup>. PT Angkasa Pura II sebagai salah satu badan usaha milik negara juga memiliki perspektif yang sama dengan badan-badan usaha milik negara lainnya. Pada dasarnya, baik secara menyeluruh atau sebagian, modal yang didapatkan oleh PT Angkasa Pura II berasal dari kekayaan negara, karena PT Angkasa Pura II adalah salah satu BUMN. Menurut pasal 1 angka 1 UU BUMN, baik secara keseluruhan atau sebagian modal yang didapat oleh BUMN berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan. Pasal 4 ayat (1) UU BUMN juga mengatur ketentuan mengenai pemisahan modal untuk BUMN dari kekayaan negara<sup>8</sup>.

Pada pasal UU BUMN tersebut terdapat frasa “dipisahkan” yang mengandung arti bahwa kekayaan negara tersebut terpisah dari APBN sebagai penyertaan modal dari negara untuk BUMN yang kemudian kekayaan negara sebagai

<sup>7</sup> Pradjonggo, Tjandra Sridjaja., 2008, *Penyalahgunaan Keuangan Badan Usaha Milik Negara: Antara Pelanggaran Hukum Perusahaan dan Uun Anti Korupsi* (online), Jurnal Hukum Universitas Sebelas Maret, <http://jurnal.hukum.uns.ac.id/index.php/Yustisia/article/view/184/171> (30 September 2016).

<sup>8</sup> Bunyi dari Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang BUMN “*Modal BUMN merupakan dan berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.*”

modal BUMN tersebut pengelolaan dan pembinaannya didasarkan pada prinsip-prinsip perusahaan yang sehat. Hal tersebut sesuai dengan bunyi pada penjelasan Pasal 4 ayat (1) sebagai berikut:

Yang dimaksud dengan dipisahkan adalah pemisahan kekayaan negara dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara untuk dijadikan penyertaan modal negara pada BUMN untuk selanjutnya pembinaan dan pengelolaannya tidak lagi didasarkan pada sistem Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, namun pembinaan dan pengelolaannya didasarkan pada prinsip-prinsip perusahaan yang sehat.<sup>9</sup>

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat diartikan juga bahwa BUMN dalam mengelola keuangannya harus berdasarkan pada tujuan perusahaan tersebut. BUMN mempunyai peran dan fungsi yang besar dalam pengelolaan keuangan negara dalam mencerdaskan kehidupan bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia serta memajukan kesejahteraan umum, sehingga harus diiringi pula dengan penegasan terhadap pengelolaan sarana dan prasarana milik negara yang dipertanggungjawabkan sesuai dengan paradigma yang berlaku<sup>10</sup>. Menurut Mahkamah Konstitusi(MK), Badan Usaha Milik Negara (BUMN) merupakan kepanjangan tangan dari negara dalam menjalankan sebagian dari fungsi negara untuk

<sup>9</sup> Penjelasan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

<sup>10</sup> Donny Satya Widjanarko, *Implikasi Yuridis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 48/PUU-XI/2013 Terhadap Independensi Perusahaan Megenai Pengelolaan Harta Kekayaan BUMN Dalam Mewujudkan Prinsip Good Corporate Governance*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2015, hlm. 69.

mencapai tujuan negara yaitu mencerdaskan kehidupan bangsa, atau memajukan kesejahteraan umum<sup>11</sup>.

Terkait kekayaan negara yang dipisahkan untuk menjadi modal BUMN ini, menurut Mahkamah Konstitusi, dengan adanya kekayaan tersebut bukanlah bagian dari fungsi pengalihan suatu hak. Oleh karena itu, peralihan hak dari negara kepada BUMN tidaklah terjadi. Dengan demikian kekayaan negara yang dipisahkan masih tetap menjadi bagian dari kekayaan negara<sup>12</sup>, sehingga PT Angkasa Pura II yang merupakan bagian dari BUMN juga tunduk ketentuan ini.

Tindakan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan juga tidak bersesuaian dengan ketentuan dalam pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN yaitu: “kegiatan BUMN harus sesuai dengan maksud dan tujuan ...”. Dana talangan yang diberikan kepada Lion Air sebagai salah satu perusahaan swasta oleh PT Angkasa Pura II tidak sesuai dengan maksud dan tujuan BUMN. Bila merujuk pada sebagian bunyi dari Pasal 2 tersebut, tentu saja tindakan yang diambil PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan itu bukanlah merupakan bagian dari kegiatan PT Angkasa Pura II yang ada pada maksud dan tujuan dari kegiatan BUMN. Hal ini disebabkan karena PT Angkasa Pura II memiliki peranan sebagai regulator, dan juga lebih

<sup>11</sup> *Ibid.*, Hlm. 76.

<sup>12</sup> *Ibid.*, Hlm. 77.

husus lagi PT Angkasa Pura II bukan merupakan lembaga keuangan.

## 2. Pemberian dana Talangan oleh PT Angkasa Pura II Ditinjau dari Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara

Dalam UU Keuangan Negara juga terdapat ketentuan mengenai kekayaan negara yang dipisahkan ini. Pasal 2 huruf g dan i mencantumkan bahwa kekayaan negara yang telah dipisahkan masih tetaplah dianggap sebagai bagian dari keuangan negara. Bunyi pasal 2 huruf g adalah:

Kekayaan negara/kekayaan daerah yang dikelola sendiri atau pihak lain berupa uang, surat berharga, piutang, barang, serta hak-hak lain yang dapat dinilai dengan uang, termasuk kekayaan yang dipisahkan pada perusahaan negara/perusahaan daerah<sup>13</sup>.

Sedangkan bunyi dari pasal 2 huruf i adalah: “kekayaan pihak lain yang diperoleh dengan menggunakan fasilitas yang diberikan pemerintah<sup>14</sup>.”

Bila ditinjau dari bunyi pasal 2 di atas, maka PT Angkasa Pura II dalam hal kekayaan yang dimilikinya, masih merupakan bagian dari keuangan negara, namun dalam hal yang berkaitan dengan pengelolaan dan pembinaannya, kekayaan PT Angkasa Pura II tersebut tetap didasarkan pada prinsip-prinsip perusahaan yang sehat. Sumber kekayaan negara yang

<sup>13</sup> Pasal 2 huruf g Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara

<sup>14</sup> *Ibid.*, Pasal 2 huruf i.

merupakan bagian dari APBN menunjukkan bahwa uang negara tersebut harus dipertanggungjawabkan kepada rakyat sebagai uang negara yang bersumber dari APBN<sup>15</sup>. Kamus hukum *Dictionary of Law New Edition*, memberikan pengertian bahwa BUMN adalah badan usaha bentukan negara dimana sebagian dari seluruh kepemilikan modalnya ada pada negara, dan juga penyertaan modal dilakukan secara langsung, dimana kekayaan tersebut berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

BUMN juga diartikan sebagai suatu kegiatan usaha berbadan hukum yang dibentuk Pemerintah Pusat yang berfungsi untuk melaksanakan pengelolaan sumber daya ekonomi<sup>16</sup>. Dikatakan demikian karena, BUMN hanya berperan sebagai pengelola dari uang negara tersebut. Dari uraian diatas, bila dikaitkan dengan pemberian dana talangan oleh PT Angkasa Pura II kepada Lion Air, maka tidak semestinya dana talangan tersebut diberikan begitu saja kepada Lion Air oleh PT Angkasa Pura II. Hal ini dikarenakan dana talangan pemberian PT Angkasa Pura II merupakan bagian dari harta kekayaan milik PT Angkasa Pura II yang dimana harta kekayaan tersebut adalah bagian dari uang negara yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

<sup>15</sup> Thamrin, Muhammad Ahsan, *Status Uang Negara Pada BUMN* (online), <http://muhammadahsanthamrin.blogspot.co.id/2016/02/status-uang-negara-pada-bumn.html> (4 Oktober 2016)

<sup>16</sup> Dzulkifli Umar & Ustman Handoyo, *Kamus Hukum Dictionary of Law New Edition*, Cetakan I, Quantum Media Press, 2010, hlm. 60.

Dalam memberikan dana talangan, PT Angkasa Pura II seharusnya terlebih dahulu mempertimbangkan mengenai peraturan-peraturan yang berkaitan. Keuangan negara berkaitan erat dengan perusahaan negara berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang telah dijelaskan sebelumnya. Pemerintah, dalam hal ini yang secara khusus adalah BUMN yang merupakan bagian dari perusahaan negara, dapat memberikan pinjaman kepada perusahaan swasta. PT Angkasa Pura II memberikan dana talangan kepada Lion Air berupa pinjaman. Pinjaman dari pemerintah kepada perusahaan swasta diatur dalam Pasal 24 UU Keuangan Negara. Pasal 24 ayat (7) yang berbunyi:

“Dalam keadaan tertentu, untuk penyelamatan perekonomian nasional, Pemerintah Pusat dapat memberikan pinjaman dan/atau melakukan penyertaan modal kepada perusahaan swasta setelah mendapat persetujuan DPR.”

Bila ditinjau dari bunyi pasal 24 ayat (7) diatas, dalam hal memberikan pinjaman, Pemerintah Pusat memerlukan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR). Pemerintah pusat dapat diartikan juga sebagai perusahaan negara yang merupakan kepanjangan tangan dari pemerintah pusat dalam mengelola sumber daya ekonomi negara, dimana BUMN juga melaksanakan fungsi yang sama. PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan yang berupa pinjaman juga harus

tunduk pada ketentuan pasal 24 ayat (7) ini, sebagai salah satu perusahaan negara. Merujuk pada bunyi pada pasal 24 ayat (7)

ada frasa yang menyebutkan “dalam keadaan tertentu ....”

Pemerintah Pusat dapat memberikan pinjaman kepada perusahaan swasta.

Berkaitan dengan kasus *delay* Lion Air dimana PT Angkasa Pura memberikan pinjaman berupa dana talangan, “keadaan tertentu” yang dimaksud pada kasus tersebut adalah adanya kerugian yang dialami oleh kurang lebih 125 ribu calon penumpang Lion Air yang berada di berbagai bandara di Indonesia yang juga terkena imbas dari adanya *delay*, dan juga terjadinya pengrusakan-pengrusakan beberapa fasilitas pada Bandara Soekarno-Hatta yang dilakukan oleh penumpang yang tidak terangkut, sehingga perlu adanya suatu tindakan untuk mengatasi persoalan tersebut. Namun, dalam pasal 24 ayat (7) tersebut tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai “keadaan tertentu” yang seperti apa dan batasan-batasan “keadaan tertentu” tersebut.

Bila ditinjau dari terminologi hukum perbankan, maka yang dimaksud dengan pinjaman adalah sejumlah dana yang disediakan oleh bank kepada nasabah dengan pemberian bunga, yang harus dilunasi kembali pada waktu yang diperjanjikan atau dengan cara angsuran (*loan*). Apabila frasa “pinjaman” yang terdapat dalam Pasal 24 ayat (7) UU Keuangan Negara

disamakan dengan terminologi diatas maka, pinjaman ini berbeda dengan dana talangan. Sebab, pada pinjaman terdapat bunga sedangkan pada dana talangan tidak terdapat bunga.

Berdasarkan perbedaan antara dana talangan dan pinjaman ini, maka apabila dikaitkan dengan tindakan PT Angkasa Pura II, dana talangan yang diberikan oleh PT Angkasa Pura II tidak memiliki landasan hukum. Dalam UU Keuangan Negara juga tidak terdapat definisi mengenai pinjaman yang terdapat dalam Pasal 24 ayat (7).

Pada uraian sebelumnya telah disebutkan bahwa, Pemerintah Pusat dapat memberikan pinjaman kepada perusahaan swasta yang terlebih dahulu harus melalui suatu prosedur. Hal tersebut telah diatur dalam pasal 24 ayat (7) Undang-Undang Keuangan Negara<sup>17</sup> bahwa dalam hal memberikan pinjaman kepada perusahaan swasta, Pemerintah Pusat memerlukan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR).

Seperti yang telah dijelaskan penulis sebelumnya, bahwa persetujuan dari DPR tidak dapat dilakukan pada saat itu juga karena situasi dan kondisi yang terjadi di beberapa Terminal di Bandara Soekarno-Hatta yang kacau dan adanya tindakan

<sup>17</sup> Bunyi pasal 24 ayat (7) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara: “*Dalam keadaan tertentu, untuk penyelamatan perekonomian nasional, Pemerintah Pusat dapat memberikan pinjaman dan/atau melakukan penyertaan modal kepada perusahaan swasta setelah mendapat persetujuan DPR.*”

anarkis yang dilakukan oleh calon penumpang yang terdampak *delay*. Salah satu dari fungsi anggaran DPR adalah memberikan persetujuan terhadap pemindahtanganan aset negara, sedangkan salah satu dari fungsi pengawasan adalah melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan pemerintah<sup>18</sup>.

Sebagai salah satu BUMN di Indonesia, PT Angkasa Pura II juga memerlukan persetujuan dari DPR atas penggunaan harta kekayaannya jika berkaitan dengan pinjaman kepada perusahaan swasta seperti Lion Air dan sebagai bentuk pengawasan DPR terhadap penggunaan harta kekayaan PT Angkasa Pura II.

Sebagai salah satu dari badan usaha yang bergerak di sektor pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara, peran PT Angkasa Pura II adalah sebagai regulator bagi berbagai maskapai yang telah memiliki izin untuk melakukan kegiatan pengangkutan angkutan udara di semua bandara di wilayah barat Indonesia. Mengenai kegiatan usaha suatu badan usaha tentu telah tercantum dalam akta pendirian yang tercantum dalam anggaran dasar suatu perseroan. Kegiatan yang dijalankan oleh Perseroan harus sesuai dengan anggaran dasar dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Pemberian dana talangan yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II kepada Lion Air juga tidak tercantum dan tidak

<sup>18</sup> Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, **Tugas dan Wewenang DPR** (*online*), <http://www.dpr.go.id/tentang/tugas-wewenang> (6 Oktober 2016).

sesuai dengan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP) yang sebelumnya telah disusun oleh perusahaan. Menurut Pasal 63 ayat (1) UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang PT, Rencana Kerja Anggaran Perusahaan disusun oleh Direksi untuk masa kerja satu tahun sebelum dimulainya tahun buku yang akan datang<sup>19</sup>.

### **3. Pemberian Dana Talangan Ditinjau dari Peraturan Perundangan tentang Penerbangan dan Tanggung Jawab Pengangkut**

Pemberian dana talangan oleh PT Angkasa Pura II kepada Lion Air mencakup banyak aspek dan berkaitan dengan berbagai peraturan perundangan diantaranya peraturan perundangan tentang penerbangan dan mengenai tanggung jawab pengangkut.

Peraturan yang mengatur tentang hal ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pada pasal 147 ayat (2) menyebutkan bahwa:

(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:

- a) mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
- b) memberikan konsumsi akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.

<sup>19</sup> Bunyi Pasal 63 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas: “Direksi menyusun rencana kerja tahunan sebelum dimulainya tahun buku yang akan datang.”

Ketentuan yang tercantum pada pasal tersebut diatas, dengan jelas dan tegas mengatur mengenai hal yang berkaitan dengan pemberian kompensasi, pengalihan ke penerbangan lain, pemberian konsumsi akomodasi, dan biaya transportasi adalah tanggung jawab dari pihak yang melakukan kegiatan pengangkutan. Berdasarkan ketentuan dalam Permenhub Nomor 77 Tahun 2011, batas maksimal keterlambatan adalah 4 jam.

Namun pada bulan Februari lalu, *delay* yang terjadi pada Lion Air adalah lebih dari 17 jam.

Pada pasal 36 Permenhub Nomor KM 25 Tahun 2008 menyebutkan:

kewajiban pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 35 huruf b, bentuk keterlambatan karena kesalahan pengangkut tidak membebaskan perusahaan angkutan udara niaga berjadwal terhadap pemberian kompensasi kepada calon penumpang ...

dalam pasal diatas disebutkan bahwa keterlambatan yang disebabkan oleh kesalahan pengangkut tidak membebaskan perusahaan pengangkutan dalam memberikan kompensasi.

Keterlambatan jadwal penerbangan atau *delay* yang terjadi pada Lion Air merupakan kesalahan dari pihak Lion Air karena gagal dalam mengantisipasi lonjakan penumpang pada hari itu dan adanya beberapa pesawat yang sedang dalam perbaikan (*maintanance*), sehingga pemberian kompensasi harus diberikan oleh Lion Air.

Pada pasal tersebut menyebutkan bahwa pengangkut tidak dibebaskan dari kewajiban memberikan kompensasi kepada calon penumpang, yang juga berarti bahwa pengangkut, dalam hal ini Lion Air, juga tidak dapat mengalihkan tanggung jawab dalam memberikan kompensasi kepada pihak lain yaitu PT Angkasa Pura II.

Keputusan yang diambil PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air juga tidak sesuai dengan pasal 11 Permenhub Nomor 77 tahun 2011 yang menyebutkan bahwa:

terhadap tidak terangkutnya penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 huruf b pengangkut wajib memberikan ganti kerugian ...

pada pasal tersebut terdapat frasa “*wajib*” yang berarti sebuah keharusan. Kewajiban ini adalah milik Lion Air, yang dimana kewajiban tersebut tidak dapat dialihkan kepada PT Angkasa Pura II. Salah satu penyebab keterlambatan jadwal penerbangan Lion Air adalah karena pesawat udara yang tidak siap karena sedang dalam perawatan (*maintenance*), sehingga berdasarkan pasal 6 ayat (1) Permenhub Nomor 89 Tahun 2015, Lion Air bertanggung jawab atas keterlambatan tersebut<sup>20</sup>.

Dari beberapa pasal-pasal dalam beberapa peraturan perundangan, mengatur tentang tanggung jawab dan kewajiban pengangkut dalam memberikan ganti kerugian dan kompensasi

<sup>20</sup> Pasal 6 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Niaga Berjadwal Di Indonesia

jika terjadi keterlambatan jadwal penerbangan (*delay*).

Ketentuan-ketentuan tersebut menyebutkan bahwa pemberian

ganti kerugian dan kompensasi sepenuhnya adalah tanggung

jawab dan kewajiban pengangkut, dimana tanggung jawab dan

kewajiban tersebut tidak dapat dialihkan kepada pihak lain.

Masih ditinjau dari beberapa pasal yang telah disebutkan

sebelumnya, bukan merupakan kewajiban dari PT Angkasa Pura

II untuk memberikan dana talangan sebagai *refund*.

Memberikan ganti kerugian atas terjadinya keterlambatan

pada kegiatan pengangkutannya merupakan sepenuhnya

tanggung jawab pengangkut. Tanggung jawab pengangkut ini

termasuk kedalam *strick liability* atau Prinsip Tanggung Jawab

Mutlak. Menurut prinsip ini setiap pengangkut dianggap selalu

bertanggung jawab membayar setiap kerugian yang timbul dari

pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan

pembuktian ada tidaknya kesalahan dari pengangkut.

#### **4. Pemberian Dana Talangan oleh PT Angkasa Pura II**

**Ditinjau dari KUH Perdata dan Ordonansi Pengangkutan**

**Udara**

Menurut pasal 1365 BW "*tiap perbuatan melanggar*

*hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain,*

*mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan*

*kerugian itu mengganti kerugian tersebut*", pasal tersebut

menjelaskan bahwa setiap perbuatan yang melanggar hukum

dan membawa kerugian bagi orang lain maka merupakan kewajiban bagi orang yang melakukan perbuatan tersebut untuk mengganti kerugian. Berkaitan dengan kasus pada penulisan ini, maka bukan merupakan kewajiban PT Angkasa Pura II untuk memberikan ganti kerugian kepada penumpang Lion Air, karena Lion Air merupakan pihak yang melakukan pelanggaran yaitu adanya *delay* yang menyebabkan kerugian kepada penumpangnya dengan tidak terangkutnya penumpang tersebut.

Dalam hal kegiatan pengangkutan udara, terdapat perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang. Perjanjian tersebut terdapat dalam *Luchtvervoer-ordonnantie* atau Ordonansi Pengangkutan Udara. Ordonansi Pengangkutan Udara ini juga memuat ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkut dalam melakukan kegiatan pengangkutannya. Tanggung jawab pengangkut angkutan udara dalam hal terjadi keterlambatan jadwal penerbangan diatur dalam Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara. Dalam Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara mengatur bahwa:

*“Bila tidak ada perjanjian lain, maka pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari kelambatan dalam*

*pengangkutan penumpang, bagasi atau barang.*<sup>21</sup>

Perjanjian antara pengangkut dan penumpang dalam pengangkutan udara diatur dalam Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara tersebut. Pasal tersebut menjelaskan bahwa Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari adanya keterlambatan dalam pengangkutan penumpang. Ordonansi Pengangkutan Udara ini mengatur perjanjian antara dua pihak, yaitu pihak pengangkut dan pihak penumpang.

Berkaitan dengan kasus *delay* yang terjadi pada maskapai Lion Air, maka Lion Air sebagai pihak pengangkut. Lion Air sebagai pengangkut memiliki kewajiban untuk menjamin pengangkutan dilaksanakan tepat pada waktunya dan menaati ketentuan-ketentuan penerbangan yang berlaku.

Meninjau dari UU Keuangan Negara dan UU BUMN serta UU Penerbangan dan peraturan-peraturan lain yang berkaitan dengan pemberian dana talangan ini, maka sudah pasti ada akibat hukum yang harus ditanggung oleh PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air tanpa sepengetahuan dan tanpa persetujuan terlebih dahulu kepada DPR. Namun, berkaitan dengan kasus ini, maka PT Angkasa Pura II tidak dapat persetujuan dari DPR pada saat itu juga

<sup>21</sup> *Luchtvervoer-ordinnantie* (Ordonansi Pengangkutan Udara) Pasal 28.

mengingat situasi dan kondisi yang terjadi di beberapa Terminal di Bandara Soekarno-Hatta pada saat itu. Guna menghindari kekacauan dan tindakan anarkis lebih besar yang dilakukan oleh calon penumpang yang terkena dampak *delay* maskapai Lion Air, maka PT Angkasa Pura memutuskan untuk mengambilalih tanggung jawab *refund* ini dari maskapai Lion Air, yang dimana prosedur pengembalian biaya tiket kepada calon penumpang dilakukan oleh pihak PT Angkasa Pura II.

Hal ini, tidak begitu saja membebaskan maskapai Lion Air dari kewajibannya untuk mengganti kerugian yang dialami oleh calon penumpang atas keterlambatan dalam pengangkutannya. Maskapai Lion Air memiliki kewajiban mengembalikan dana yang telah dikeluarkan PT Angkasa Pura II untuk biaya *refund*.

Dari segi objek, keuangan Negara meliputi semua hak dan kewajiban Negara yang dapat dinilai dengan uang, termasuk kegiatan dan kebijakan dalam bidang fiskal, moneter dan pengelolaan keuangan Negara yang dipisahkan, serta segala sesuatu baik berupa uang maupun berupa barang yang dapat dijadikan milik negara berhubungan dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut<sup>22</sup>.

Besarnya peran dan fungsi BUMN seperti PT Angkasa Pura II dalam mengelola keuangan negara yang dipisahkan, harus diiringi pula dengan penegasan bahwa pengelolaan terhadap sarana dan prasarana milik negara harus dipertanggungjawabkan sesuai dengan paradigma

<sup>22</sup> Penjelasan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Bab I Angka 3 tentang Pengertian dan Ruang Lingkup Keuangan Negara.

yang berlaku<sup>23</sup>. Sebagai salah satu badan hukum yang terlibat dalam pengelolaan sebagian keuangan negara, maka dalam pemanfaatan kekayaannya, PT Angkasa Pura II pada hakikatnya memerlukan persetujuan dari DPR guna menghindari penyalahgunaan kekayaan BUMN itu sendiri. Perlu adanya penegasan tentang prinsip universal yang berlaku dengan tetap memperhatikan kondisi yang ada. Bahwa barang siapa yang diberi kewenangan untuk menerima, menyimpan dan membayar atau menyerahkan uang, surat berharga atau barang milik Negara bertanggungjawab secara pribadi atas semua kekurangan yang terjadi dalam pengurusannya<sup>24</sup>. Hal ini berarti bahwa, PT Angkasa Pura II yang diberi wewenang untuk menerima uang negara, maka harus bertanggung jawab atas timbulnya kekurangan dalam pengurusan kegiatannya .

Sudah merupakan tanggung jawab PT Angkasa Pura II dalam mengganti keuangan negara sebagai unsur pengendalian intern yang andal.<sup>25</sup> Bila dikaitkan dengan kasus pemberian dana talangan ini, maka PT Angkasa Pura II berkewajiban menanggung kerugian yang ada akibat tindakannya dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air, karena dalam hal ini pihak yang dirugikan terkait terjadinya *delay* adalah PT Angkasa Pura II. Sebagai salah satu BUMN, PT Angkasa Pura II juga berperan sebagai pengelola keuangan negara.

<sup>23</sup> Donny Satya Widjanarko, *Implikasi Yuridis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 48/PUU-XI/2013 Terhadap Independensi Perusahaan Mengenai Pengelolaan Harta Kekayaan BUMN Dalam Mewujudkan Prinsip Good Corporate Governance*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2015, hlm.69.

<sup>24</sup> Penjelasan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara, Bab I Angka 9 tentang Pertanggungjawaban Pengelolaan Keuangan Negara.

<sup>25</sup> *Ibid.*, Bab I angka 9 tentang Pertanggungjawaban Pengelolaan Keuangan Negara.

Dalam UU Perseroan Terbatas pada bagian Penjelasan diuraikan mengenai Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan yang memiliki tujuan mewujudkan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan yang bermanfaat bagi Perseroan itu sendiri. Untuk melaksanakan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan, terlebih dahulu harus dianggarkan dan diperhitungkan sebagai biaya Perseroan yang dilaksanakan dengan memperhatikan kepatutan dan kewajaran dan kegiatan tersebut harus dimuat dalam laporan tahunan Perseroan.<sup>26</sup>

Bila tindakan yang dilakukan PT Angkasa Pura II dalam memberikan dana talangan dilakukan sebagai bagian dari pelaksanaan Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan, maka seharusnya PT Angkasa Pura II sudah menganggarkan dan memperhitungkan hal tersebut sebagai biaya PT Angkasa Pura II. BUMN dalam pengelolaannya harus tunduk kepada UU Perseroan Terbatas. Menurut pasal 97 UU Perseroan Terbatas, mengatur bahwa Direksi BUMN bertanggungjawab atas pengurusan perusahaan yang dikelolanya. Pengurusan dan pengelolaan tersebut harus dilakukan dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab. Anggaran dasar dan peraturan perundangan terkait harus dipatuhi oleh anggota direksi.<sup>27</sup>

Dana talangan yang diberikan oleh PT Angkasa Pura II ini seharusnya melalui persetujuan anggota direksi, walaupun tindakan ini

<sup>26</sup> Penjelasan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, Bab I Umum.

<sup>27</sup> Sijabat, Heryanto, **Akibat Hukum Pengelolaan Kekayaan Negara Yang Dipisahkan** (online), <http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/147-artikel-anggaran-dan-perbendaharaan/21026-akibat-hukum-pengelolaan-kekayaan-negara-yang-dipisahkan>, diakses pada 26 okt 2016.

tidak sesuai dengan anggaran dasar perusahaan tersebut. Terdapat batasan terhadap itikad baik yang dilakukan oleh BUMN. Batasan itikad baik itu harus memperhatikan unsur-unsur:<sup>28</sup>

1. *Transparansi* (pengungkapan informasi kinerja perusahaan baik ketetapan waktu maupun akurasinya);
2. *Akuntabilitas* (pertanggungjawaban atas pelaksanaan fungsi dan tugas-tugas sesuai dengan wewenang yang dimiliki oleh seluruh organ perseroan);
3. *Responsibilities* (pertanggungjawaban perusahaan);
4. *Independensi*; dan
5. *Fairness* (kesetaraan perlakuan dari perusahaan terhadap pihak-pihak yang berkepentingan).

Dari seluruh uraian yang telah disampaikan oleh penulis, maka sudah tentu tindakan pemberian dana talangan oleh PT Angkasa Pura II kepada Lion Air tidak memperhatikan mengenai peraturan-peraturan yang berlaku. Pemisahan keuangan negara ini bertujuan untuk membedakan antara kerugian BUMN dan kerugian negara, karena kerugian yang diakibatkan dan dialami oleh BUMN tetap merupakan kerugian BUMN itu sendiri. Akan tetapi, meskipun kerugian yang ada merupakan kerugian BUMN itu sendiri, BUMN harus tetap mempertanggungjawabkan tindakannya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

<sup>28</sup> Harahap, Rudi Dogar, **Penerapan Business Judgement Rule Dalam Pertanggungjawaban Direksi Bank Yang Berbadan Hukum Perseroan Terbatas**, USU e-Repository, Universitas Sumatra Utara, Medan, 2008.

Bila dalam meninjau ketentuan dalam UU Keuangan Negara dengan menggunakan pendekatan proses, maka keuangan negara juga dapat diartikan sebagai segala sesuatu kegiatan yang terkait dengan uang yang diterima dan/atau dibentuk berdasarkan hak istimewa Negara dengan tujuan untuk kepentingan publik.<sup>29</sup>

Setelah adanya pemisahan kekayaan negara untuk penyertaan modal BUMN, maka menurut sifatnya kekayaan negara tersebut telah berada di ranah hukum publik. Terhadap timbulnya kerugian negara, ketentuan Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi dapat diberlakukan kepada pengurus BUMN. Pada kekayaan negara yang telah dipisahkan dan telah berada dalam ranah hukum privat, maka pertanggungjawaban kerugian keuangan negara dalam konteks BUMN hanya mengacu pada UU PT dan UU BUMN saja.<sup>30</sup>

Penempatan uang negara pada BUMN sering berbenturan dengan independensi badan hukum korporasi dalam memberikan ruang pengelolaan kekayaan secara privat.<sup>31</sup> Sehingga menurut pandangan penulis, berdasarkan uraian diatas, maka sudah seharusnya dilakukan audit terhadap PT Angkasa Pura II terkait penggunaan kekayaannya dan dalam memberikan dana talangan kepada Lion Air. Sehingga jika dikaitkan dengan Pasal 71 ayat (2) Bab VII tentang Pemeriksaan

<sup>29</sup> Pinem, Pinos Permana., Tahun tidak diketahui, **Problematika Unsur Kerugian Keuangan Negara Terkait Perkara Tindak Pidana Korupsi Yang Melibatkan BUMN** (online), [http://www.academia.edu/10162005/PROBLEMATIKA\\_UNSUR\\_KERUGIAN\\_KEUANGAN\\_NEGARA\\_TERKAIT\\_PERKARA\\_TINDAK\\_PIDANA\\_KORUPSI\\_YANG\\_MELIBATKAN\\_BUMN](http://www.academia.edu/10162005/PROBLEMATIKA_UNSUR_KERUGIAN_KEUANGAN_NEGARA_TERKAIT_PERKARA_TINDAK_PIDANA_KORUPSI_YANG_MELIBATKAN_BUMN), hlm 4 (22 November 2016).

<sup>30</sup> *Ibid.* Hlm 5

<sup>31</sup> W. Riawan Tjandra, **Hukum Keuangan Negara**, Grasindo, Jakarta, 2014, hlm. 7

Eksternal pada UU BUMN yang menyebutkan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) memiliki kewenangan melakukan pemeriksaan terhadap BUMN sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>32</sup>

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bila pemisahan kekayaan negara ini dilihat dari perspektif transaksi maka pemisahan tersebut bukan merupakan suatu pengalihan hak. Dengan adanya pemisahan ini hak negara tidak beralih kepada BUMN, maka kekayaan negara tersebut masih tetap merupakan bagian dari hak negara dalam hal kekayaannya.<sup>33</sup> Dengan ini, pembentukan UU Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN akan sejalan dengan UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara yang bertujuan mengamankan uang negara yang dipisahkan, sehingga pengelolaannya dapat dipertanggungjawabkan kepada rakyat.

Dalam hal adanya kegiatan pengangkutan udara, telah timbul perjanjian antara pihak pengangkut dengan pihak penumpang. Perjanjian tersebut antara lain terdapat dalam Ordonansi Pengangkutan Udara.

Berdasarkan beberapa peraturan perundangan yang telah diuraikan oleh Penulis, maka berkaitan dengan kasus *delay* yang terjadi pada maskapai Lion Air ini, Lion Air sebagai pengangkut sepenuhnya bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat

<sup>32</sup> Pinos Permana Pinem, *Op.cit.*, hlm 12-13.

<sup>33</sup> Pertimbangan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 62/PUU-XI/2013, tanggal 18 Desember 2014, hlm. 233

terjadinya keterlambatan dalam pengangkutannya, yang dimana menjamin pengangkutan dilaksanakan tepat waktu merupakan kewajiban dari pengangkut. Terlebih lagi, perjanjian dalam Ordonansi Pengangkutan Udara ini terjadi antara dua pihak yaitu pihak pengangkut dan pihak penumpang, yang dimana juga hubungan antara PT Angkasa Pura II dan Lion Air bukan merupakan hubungan antara Penanggung dan Tertanggung, sehingga PT Angkasa Pura II tidak memiliki kewajiban untuk menanggung kerugian yang dilakukan oleh Lion Air.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian analisis dan pembahasan diatas, maka terdapat beberapa kesimpulan yang dapat diambil yaitu:

1. Pasal 2 ayat (2) UU BUMN mengatur bahwa kegiatan BUMN harus sesuai dengan maksud dan tujuannya. PT

Angkasa Pura II sebagai BUMN yang didirikan dengan maksud dan tujuan untuk mengelola dan melakukan pelayanan jasa terkait kebandarudaraan di wilayah barat Indonesia, pemberian dana talangan yang diberikan kepada Lion Air menjadi tidak bersesuaian dengan bunyi Pasal 2 ayat (2) tersebut. Kekayaan yang diperoleh PT Angkasa Pura II berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan dimana menurut Pasal 4 ayat (1) UU BUMN pembinaan dan pengelolaannya didasarkan pada prinsip-prinsip perusahaan yang sehat.

2. Menurut Pasal 2 huruf g dan i UU Keuangan Negara, dalam hal kekayaan PT Angkasa Pura II masih merupakan bagian dari keuangan negara, sehingga dalam pemanfaatannya tetap harus memperhatikan peraturan terkait. Pasal 24 ayat (7) UU Keuangan Negara mengatur mengenai pemberian pinjaman dari Pemerintah Pusat kepada perusahaan swasta setelah mendapat persetujuan dari DPR. Namun, hal tersebut tidak

dilakukan oleh PT Angkasa Pura II mengingat situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan dalam melakukan prosedur tersebut.

3. Lion Air merupakan pihak yang sepenuhnya bertanggung jawab terhadap segala kegiatan pengangkutannya. Pada Pasal 147 ayat (2) UU Penerbangan telah diatur mengenai bentuk-bentuk tanggung jawab pengangkut kepada penumpang. Pasal 36 Permenhub Nomor KM 25 tahun 2008 juga mengatur mengenai pengangkut yang tidak dapat dibebaskan dari kewajibannya dalam memberikan kompensasi kepada calon penumpang atas segala bentuk keterlambatan yang disebabkan pengangkut itu sendiri. Terhadap tidak terangkutnya penumpang, sudah merupakan kewajiban pengangkut untuk memberikan ganti kerugian.
4. Pasal 1365 BW menyebutkan mengenai tanggung jawab pihak yang menyebabkan kerugian kepada orang lain. Dalam Pasal 28 Ordonansi Pengangkutan Udara, Lion Air sebagai pengangkut angkutan udara bertanggung jawab untuk kerugian yang timbul sebagai akibat dari adanya keterlambatan dalam pengangkutannya.

## B. SARAN

Terkait dengan penelitian mengenai Pemberian Dana Talangan oleh PT Angkasa Pura II Kepada Lion Air, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Bagi PT Angkasa Pura II sebagai pengambil kebijakan agar memperhatikan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 Tentang Keuangan Negara dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara dan peraturan perundangan lain sehingga tindakan hukum yang dilakukan oleh PT Angkasa Pura II tidak bertentangan dengan undang-undang tersebut yang bisa berdampak kepada kinerja PT Angkasa Pura II.
2. Bagi PT Lion Mentari Airlines agar meningkatkan pelayanan kepada penumpang sehingga dapat meminimalisir terjadinya *delay* yang mengakibatkan ratusan calon penumpang tidak terangkut.

## DAFTAR PUSTAKA

Algra, N. E., R. U. Utrecht. *Rechtsaanvang Instituut Inleiding tot de Rechtswetenschap*, Penerbit tidak diketahui, Belanda, 1975.

Asyhadie, H. Zaeni & Budi Sutrisno, 2012, **Hukum Perusahaan dan Kepailitan**, Erlangga, Mataram.

Budiarto, Agus, 2002, **Kedudukan Hukum dan Tanggung Jawab Pendiri Perseroan Terbatas**, Ghalia Indonesia, Mataram.

Budiono, Abdul Rachmad, 2005, **Pengantar Ilmu Hukum**, Bayumedia Publishing, Malang.

D, Nugroho Riant & Ricky Siahaan, 2005, **BUMN Indonesia: Isu, Kebijakan, dan Strategi**, PT Elex Media Komputindo, Jakarta.

Marzuki, Peter Mahmud, 2005, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta.

Susanti, Dyah Ochtorina, 2013, **Penelitian Hukum (Legal Research)**, Sinar Grafika, Jakarta.

Sutedi, Adrian, 2012, **Hukum Keuangan Negara**, Sinar Grafika, Jakarta.

Tjandra, W. Riawan, 2014, **Hukum Keuangan Negara**, Grasindo, Jakarta.

Umar, Dzulkilfi & Ustman Handoyo, 2010, **Kamus Hukum Dictionary of Law New Edition**, Quantum Media Press.

## JURNAL

Pradjonggo Tjandra Sridjaja, **Penyalahgunaan Keuangan BUMN: Antara Pelanggaran Hukum Perusahaan dan Undang-Undang Anti-Korupsi**, Yusticia Article (Jurnal Hukum), Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2008.

Rudi Dogar Harahap, **Penerapan Business Judgement Rule Dalam Pertanggungjawaban Direksi Bank Yang Berbadan Hukum Perseroan Terbatas**, Repository e-Law, Universitas Sumatera Utara, Medan, 2008.

## UNDANG-UNDANG

**Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**

**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara**, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 47

Tahun 2003, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4286.

**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara**, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2003, Tambahan Lembaran Negara Indonesia Nomor 4297.

**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan**, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Indonesia Nomor 4956.

**Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.**

**Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Udara**, Berita Negara Republik Indonesia Nomor 486 Tahun 2011.

**Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia**, Berita Negara Republik Indonesia Nomor 716 Tahun 2015.

**Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*)**

**Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Burgerlijk van Koophandel*)**

## SKRIPSI

Christina Meirinayanti, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang yang Sakit Mendadak Dalam Pengangkutan Udara Terkait Ketiadaan Tenaga Medis Ditinjau dari Perspektif Hukum Nasional dan Hukum Internasional**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2014.

Donny Satya Widjanarko, **Implikasi Yuridis Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 48/PUU-XI/2013 Terhadap Independensi Perusahaan Mengenai Pengelolaan Harta Kekayaan BUMN Dalam Mewujudkan Prinsip *Good Corporate Governance***, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2015.

Hatman Nuramali Putra, **Implementasi Sanksi Pasal 36 Huruf A dan B Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara Terkait Terjadinya Keterlambatan Jadwal Penerbangan**, Malang, fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2012.

Irawan Yuniarto Raharjo, **Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Sebagai Bentuk Ganti Kerugian Atas Hilangnya Barang Bagasi Tercatat**

**Milik Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Penerbangan (Studi Di PT Lion Mentari Airlines Kota Surabaya)**, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2014.

#### INTERNET

Kementerian BUMN, **Daftar BUMN di Indonesia** (*online*), <http://bumn.go.id/halaman/situs> (15 Maret 2015).

PT Angkasa Pura II, **Sejarah PT Angkasa Pura II** (*online*), <http://www.angkasapura2.co.id/id/tentang/sejarah> (15 Maret 2015).

Surat Kabar Harian Merdeka, **Profil Lion Air** (*online*), <http://profil.merdeka.com/indonesia/l/lion-air/> (12 Maret 2015).

Surat Kabar Harian Tempo, **Penyebab Pesawat Lion Air Terlambat** (*online*), <http://www.tempo.co/read/news/2013/09/05/090510720/Ini-Penyebab-Pesawat-Terlambat>, (15 Maret 2015).

Surat Kabar Harian Merdeka, **Maskapai Lion Air Terancam Dapat Sanksi Karena Jadi Raja Delay** (*online*), <http://www.merdeka.com/uang/6-maskapai-ini-terancam-dapat-sanksi-karena-jadi-raja-delay.html> (15 Maret 2015).

Surat kabar Harian Merdeka, **Jumlah Penumpang Lion Air Terdampak Delay** (*online*), <http://www.merdeka.com/peristiwa/pekan-lalu-jumlah-penumpang-lion-air-dampak-delay-parah-125-ribu.html>, (15 Maret 2015).

Harian Online Berita Trans, **Dana Talangan ke Lion Air Menteri BUMN tak Perlu Minta Izin** (*online*), <http://beritatrans.com/2015/02/23/soal-dana-talangan-ke-lion-air-menteri-bumn-pt-angkasa-pura-ii-tak-perlu-minta-izin/> (12 Maret 2016).

PT Angkasa Pura II, **Visi dan Misi PT Angkasa Pura II** (*online*), <http://www.angkasapura2.co.id/> (20 April 2015).

Situs Online Bloomberg, **Company Profile PT Lion Mentari Airlines** (*online*), <http://www.bloomberg.com/> (20 April 2015).

Situs Bandara Online, **Company Profile PT Lion Mentari Airlines** (*online*), <http://bandaraonline.com/airlines/profil-maskapai-lion-air/> (20 April 2015).

Kamus Besar Bahasa Indonesia, [www.kbbi.web.id](http://www.kbbi.web.id) (20 April 2015).

Ensiklopedia Kementerian Keuangan, **Keuangan Negara** (*online*), <http://www.wikiapbn.org/keuangan-negara/> (11 Juli 2016).

Kamus Online, *Definisi dari kata REFUND (online)*, <http://www.arti-definisi.com/REFUND> (11 Juli 2016).

Republika Online, *AP II Dinilai Tak Berwenang Talangi Lion Air (online)*, <http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/15/02/25/nkbg5j28-ap-ii-dinilai-tak-berwenang-talangi-lion-air> (26 September 2016).

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *AP II: KEMENHUB BERPERAN AKTIF ATASI PERSOALAN PENUMPANG LION (online)*, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2406> (27 September 2015).

Thamrin, Muhammad Ahsan, *Status Uang Negara Pada BUMN (online)*, <http://muhammadahsanthamrin.blogspot.co.id/2016/02/status-uang-negara-pada-bumn.html> (4 Oktober 2016).

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, *Tugas dan Wewenang DPR (online)*, <http://www.dpr.go.id/tentang/tugas-wewenang> (6 Oktober 2016).

Heryanto Sijabat, *Akibat Hukum Pengelolaan Kekayaan Negara Yang Dipisahkan (online)*, BPPK Kementerian Keuangan, <http://www.bppk.kemenkeu.go.id/publikasi/artikel/147-artikel-anggaran-dan-perbendaharaan/21026-akibat-hukum-pengelolaan-kekayaan-negara-yang-dipisahkan> (26 Oktober 2016).

Pinos Permana Pinem, *Problematika Unsur Kerugian Keuangan Negara Terkait Perkara Tindak Pidana Korupsi Yang Melibatkan BUMN (online)*, [http://www.academia.edu/10162005/PROBLEMATIKA\\_UNSUR\\_KERUGIAN\\_KEUANGAN\\_NEGARA\\_TERKAIT\\_PERKARA\\_TINDAK\\_PIDANA\\_KORUPSI\\_YANG\\_MELIBATKAN\\_BUMN](http://www.academia.edu/10162005/PROBLEMATIKA_UNSUR_KERUGIAN_KEUANGAN_NEGARA_TERKAIT_PERKARA_TINDAK_PIDANA_KORUPSI_YANG_MELIBATKAN_BUMN) (22 Oktober 2016).