

**PENGATURAN HUKUM MENGENAI
PENDAFTARAN PESAWAT UDARA MENURUT
UNDANG-UNDANG NO 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN¹**

Oleh: Bryan Dennis Longdong²

Hengky A. Korompis³

Fernando J. M. M. Karisoh⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan bagaimanakah penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara yang telah dimiliki di mana dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut: tidak terdaftar di negara lain; dan dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara. 2. Penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara yang telah dimiliki dapat dilakukan apabila ada permintaan dari pemilik atau orang perseorangan yang diberi kuasa dengan ketentuan: telah berakhirnya perjanjian sewa

guna usaha, diakhirinya perjanjian yang disepakati para pihak, akan dipindahkan pendaftarannya ke negara lain, rusak totalnya pesawat udara akibat kecelakaan, tidak digunakannya lagi pesawat udara, pesawat udara dengan sengaja dirusak atau dihancurkan; atau terjadi cedera janji (wanprestasi) oleh penyewa pesawat udara tanpa putusan pengadilan dan tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan secara terus-menerus selama 3 (tiga) tahun.

Kata kunci: pesawat udara; penerbangan;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dijelaskan dalam undang-undang ini diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimanakah penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara yang telah dimiliki?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum normatif merupakan metode yang digunakan untuk membuat penulisan ini.

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 16071101015

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Pasal 20 menyatakan bahwa setiap pesawat udara yang beroperasi dalam penerbangan internasional harus memiliki nasionalitas dan tanda pendaftaran. Hal tersebut lebih lengkap dijelaskan dalam annex 7 pada Konvensi Chicago yang mengharuskan tanda nasionalitas dan pendaftaran itu untuk dicatkan pada badan pesawat atau ditempelkan dengan cara apapun asalkan bersifat permanen. Standar ini juga mengharuskan agar tanda tersebut dijaga kebersihannya sehingga tetap terlihat oleh operator sepanjang waktu (Lihat annex 7 pada Convention on International Civil Aviation). Pasal 21 mengharuskan agar setiap negara yang memberikan nasionalitas kepada suatu pesawat saat diminta bisa memberikan keterangan pada ICAO atau negara lain yang meminta informasi mengenai pendaftaran dan kepemilikan pesawat apapun yang didaftarkan dinegara tersebut (Konvensi Chicago, 2 pasal 21).⁵

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengatur mengenai Pendaftaran Dan Kebangsaan Pesawat Udara. Pasal 24. Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Penjelasan Pasal 24 Tanda pendaftaran dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing. Pasal 25. Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. tidak terdaftar di negara lain; dan
- b. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
- c. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
- d. dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau

- e. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Penjelasan Pasal 25 Yang dimaksud dengan “tanda pendaftaran Indonesia” terdiri atas 3 (tiga) huruf. Huruf (c) Yang dimaksud dengan “perjanjian” adalah perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, atau bentuk perjanjian lainnya yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak;

Pasal 26 ayat:

- (1) Pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 diajukan oleh pemilik atau yang diberi kuasa dengan persyaratan:
 - a. menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara;
 - b. menunjukkan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain;
 - c. memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh Menteri;
 - d. bukti asuransi pesawat udara; dan
 - e. bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara.
- (2) Pesawat udara yang telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat pendaftaran.
- (3) Sertifikat pendaftaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku selama 3 (tiga) tahun.

Pasal 27 ayat:

- (1) Pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara (airship) yang telah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia diberikan tanda kebangsaan Indonesia.
- (2) Pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia wajib dilengkapi dengan bendera Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (3) Pesawat udara selain pesawat terbang, helikopter, balon udara berpenumpang, dan kapal udara dapat dibebaskan dari tanda kebangsaan Indonesia.

⁵Agus Pramono. *Op.Cit.* hlm. 244.

- (4) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa:
- a. peringatan; dan/atau
 - b. pencabutan sertifikat.

Penjelasan Pasal 27 ayat (1) Yang dimaksud dengan “tanda kebangsaan Indonesia” adalah pemberian identitas di pesawat udara yang saat ini digunakan Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari 2 (dua) huruf yaitu PK. Untuk itu, tidak semua pesawat udara yang telah didaftarkan harus diberikan tanda kebangsaan. Tanda Kebangsaan Indonesia melekat pada sertifikat pendaftaran. Ayat (3) Pembebasan dari tanda kebangsaan dengan pertimbangan bahwa pesawat udara tersebut daerah operasinya dibatasi dan penerbangan yang akan dilakukan tidak melewati batas wilayah teritorial (beroperasi dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia). Pembebasan tanda kebangsaan Indonesia tidak berarti tidak memiliki tanda pendaftaran.

Yurisdiksi suatu negara dapat dikatakan sebagai suatu kewenangan hukum yang dilaksanakan oleh negara sebagai implementasi dimilikinya suatu kedaulatan. Dalam hal ini, adanya suatu kebebasan menentukan kewenangannya berkaitan dengan peraturan yang berlaku mengenai kewajiban pesawat udara sipil harus didaftarkan di suatu negara. Dimana negara-negara yang dijadikan tempat pesawat udara sipil didaftarkan bebas untuk membuat sendiri peraturan yang berkaitan dengan persyaratan serta prosedur dilakukannya pendaftaran pesawat udara sipil. Akan tetapi, peraturan yang dibuat oleh negara-negara tersebut harus tetap mengacu kepada Konvensi Chicago 1944 yang menjadi tolak ukur peraturan penerbangan secara internasional.⁶

Menurut Kamus Hukum, Larang; melarang; memerintahkan supaya tidak melakukan sesuatu; tidak memperbolehkan berbuat sesuatu.⁷

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 29 pada Konvensi Chicago mengharuskan setiap pesawat udara terdaftar untuk membawa antara lain, sertifikat pendaftaran. Peraturan ini secara implisit menunjukkan bahwa dibawah hukum internasional, status legal atas suatu pesawat dapat ditentukan oleh pendaftarannya dan afiliasinya, dengan tujuan yurisdiksi, dan terkait dengan negara dimana pesawat tersebut didaftarkan. Pasal 33 dari Konvensi Chicago mengharuskan negara untuk dapat mengenali kevalidan sertifikat keselamatan pesawat, sertifikat kapabilitas pesawat, dan ijin yang dikeluarkan oleh negara di mana pesawat tersebut didaftarkan. Kevalidan tersebut mengacu pada standar minimum yang sudah digariskan oleh Konvensi Chicago (Dempsey, 2008:236).⁸

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pasal 28 ayat:

- (1) Setiap orang dilarang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang mengaburkan identitas tanda pendaftaran dan kebangsaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan; dan/atau
 - b. pencabutan sertifikat.

Sanksi, *sanctie*, yaitu: akibat hukum bagi pelanggar ketentuan undang undang. Ada sanksi administratif, ada sanksi perdata dan ada sanksi pidana.⁹

Sanksi hukum administrasi merupakan sanksi yang penerapannya tidak melalui perantaraan hakim. Pemerintah berwenang untuk bilamana perlu, tanpa keharusan perantaraan hakim terlebih dahulu bertindak jauh secara nyata. Sasaran sanksi administrasi adalah perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, sehingga secara prinsipil berbeda dengan pemberian

⁶Alyssa Agustia Adrianti, Agus Pramono, dan H.M Kabul Supriyadhie. *Tinjauan Hukum Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara Sipil Di Indonesia Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 Dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017. hlm. 11.

⁷Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009, hlm. 242.

⁸Agus Pramono. *Op.Cit.*hlm. 245 (Lihat Dempsey, P.S. 2008. Air law, McGill University, Canada. 236).

⁹Andi Hamzah. *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008. hlm. 138.

sanksi pidana maupun tanggung jawab perdata yang ditujukan kepada orang (pelakunya).¹⁰

Penegakan hukum administrasi lebih memiliki kemampuan mengundang partisipasi masyarakat. Partisipasi masyarakat dilakukan mulai dari proses perizinan, pemantauan penataan/pengawasan, dan partisipasi dalam mengajukan keberatan dan meminta pejabat tata usaha negara untuk memberlakukan sanksi administrasi.¹¹

Sarana penegakan hukum itu, di samping pengawasan adalah sanksi. Sanksi merupakan bagian penting dalam setiap peraturan perundang-undangan, bahkan J.B.J.M. Ten Berge menyebutkan bahwa sanksi merupakan inti dari penegakan hukum administrasi. Sanksi biasanya diletakkan pada bagian akhir setiap peraturan. *In cauda venenum* (secara bahasa berarti di ujung terdapat racun), artinya di ujung kaidah hukum terdapat sanksi. Sanksi diperlukan untuk menjamin penegakan hukum administrasi. Menurut Philipus M. Hadjon, pada umumnya tidak ada gunanya memasukkan kewajiban-kewajiban dan larangan-larangan bagi para warga di dalam peraturan perundang-undangan tata usaha negara, ketika aturan-aturan tingkah laku itu tidak dapat di paksakan oleh tata usaha negara. Salah satu instrumen untuk memaksakan tingkah laku para warga ini adalah dengan sanksi. Oleh karena itu sanksi sering merupakan bagian yang melekat pada norma hukum tertentu.¹²

Dalam hukum administrasi negara, penggunaan sanksi administrasi merupakan kewenangan pemerintahan, di mana kewenangan ini berasal dari aturan hukum administrasi tertulis dan tidak tertulis. Pada umumnya, memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menetapkan norma-norma hukum administrasi tertentu, diiringi pula dengan memberikan kewenangan untuk menegakkan norma-norma itu melalui

penerapan sanksi bagi mereka yang melanggar norma-norma hukum administrasi tersebut.¹³

Penyidikan serta pelaksanaan sanksi administrasi atau sanksi pidana merupakan bagian akhir (*sluitstuk*) dari penegakan hukum dan yang perlu ada terlebih dahulu adalah penegakan preventif, yaitu pengawasan atas pelaksanaan peraturan. Pengawasan preventif ini ditujukan kepada pemberian penerangan dan saran serta upaya meyakinkan seseorang dengan bijaksana agar beralih dari suasana pelanggaran ke tahap pemenuhan ketentuan peraturan. Dari uraian tersebut di atas dapat diambil kesimpulan, bahwa upaya yang lebih dahulu dilakukan adalah yang bersifat *compliance*, yaitu pemenuhan peraturan atau penegakan preventif dengan pengawasan preventifnya.¹⁴

Penindakan represif oleh penguasa terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan lingkungan administratif pada dasarnya bertujuan untuk mengakhiri secara langsung keadaan terlarang itu. Sanksi administratif terutama mempunyai fungsi instrumental, yaitu pengendalian perbuatan terlarang. Disamping itu, sanksi administratif terutama ditujukan kepada perlindungan kepentingan yang dijaga oleh ketentuan yang dilanggar tersebut.¹⁵

Salah satu ketetapan yang penting dalam Konvensi Chicago adalah pasal 12 yang mengatur mengenai udara, yakni dengan mengharuskan negara pendaftar pesawat untuk menetapkan aturan-aturan yang dianggap perlu untuk memastikan bahwa setiap pesawat udara yang terbang di atas batas wilayah negaranya untuk membawa tanda nasionalitasnya, dimanapun pesawat tersebut terbang, dan untuk memastikan bahwa pesawat tersebut mematuhi segala peraturan yang terkait dengan penerbangan pesawat dalam batas wilayahnya. Pasal ini juga menyatakan bahwa negara tersebut juga memastikan bahwa aturan-aturan yang mereka buat sedapat mungkin sejalan atau sama dengan aturan-aturan yang ditetapkan dalam

¹⁰Putra Bagus Wyasa Ida. *Hukum Bisnis Pariwisata*. Cetakan Pertama. PT. Refika Aditama, Bandung, 2003.hlm. 183.

¹¹Syahrul Machmud. *Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia. (Penegakan Hukum Administrasi, Hukum Perdata. Dan Hukum Pidana Menurut Undang-Undang No. 32 Tahun 2009)* Graha Ilmu. Yogyakarta.Graha Ilmu, Bandung. 2012. hlm. 182.

¹² HR Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*, PT. Radja Grafindo. Jakarta. 2008. hlm. 313.

¹³ *Ibid*, hal. 313-314.

¹⁴Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum Tata Lingkungan*, Edisi Kedelapan, Cetakan Kedelapanbelas, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2005. hlm. 400.

¹⁵Muhamad Erwin, *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Kebijakan Pembangunan Lingkungan Hidup*, Cetakan Kedua. PT. Refika Aditama, Jakarta, 2009. hlm. 117.

Konvensi Chicago. Pasal 12 selanjutnya menyatakan bahwa diatas laut bebas, aturan yang berlaku adalah aturan yang ditetapkan dalam Konvensi Chicago, dan setiap negara harus memastikan untuk menuntut/menghukum siapapun yang melanggar aturan tersebut.¹⁶

Pasal 30 Konvensi Chicago, yang merupakan ketentuan lain yang mengatur mengenai pendaftaran pesawat, menyatakan bahwa pesawat udara yang terdaftar di suatu negara dan melakukan penerbangan dalam batas wilayah negara lain diperbolehkan untuk membawa peralatan radio pemancar hanya jika ijin untuk menginstall dan mengoperasikan peralatan tersebut telah diberikan oleh petugas yang berwajib di mana pesawat tersebut didaftarkan. Penggunaan peralatan radio pemancar di wilayah negara di mana pesawat tersebut terbang harus sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh negara tersebut.¹⁷

Ketetapan selanjutnya adalah pasal 31 yang menyatakan bahwa setiap pesawat udara yang beroperasi dalam penerbangan internasional harus dilengkapi dengan sertifikat keselamatan penerbangan yang dikeluarkan secara valid oleh negara di mana pesawat tersebut didaftarkan. Pasal 32 (a) tentang kru pesawat udara menyatakan bahwa pilot pada setiap pesawat udara berikut semua kru nya yang beroperasi dalam penerbangan internasional harus memiliki sertifikat kecakapan dan ijin kerja yang dikeluarkan oleh negara di mana pesawat tersebut didaftarkan.¹⁸

Kegiatan penegakan hukum merupakan tindakan penerapan hukum terhadap setiap orang yang perbuatannya menyimpang dan bertentangan dengan norma hukum, artinya hukum diberlakukan bagi siapa saja dan pemberlakuannya sesuai dengan mekanisme dan cara dalam sistem penegakan hukum yang telah ada.¹⁹ Dengan kata lain penegakan hukum sebagai suatu kegiatan untuk menjaga dan mengawal hukum agar tetap tegak sebagai suatu norma yang mengatur kehidupan

manusia demi terwujudnya ketertiban, kemandirian dan ketentraman masyarakat dalam menjalankan kehidupannya.²⁰

Di dalam proses penegakan hukum, negara menjadi pihak yang bertanggungjawab terhadap komitmen bersama sebagai negara berdasar atas hukum, karena itu negara bertanggungjawab atas ketertiban, keamanan dan ketentraman warganegaranya yang merupakan tugas dan wewenang awal dan tradisional dari pemerintah atau negara yang kemudian didelegasikan kepada lembaga-lembaga hukum.²¹

Hukum adalah produk pemerintah atau penyelenggara negara atau lembaga yang memiliki wewenang untuk itu yang kemudian menjadi hukum positif atau peraturan yang mengikat kehidupan masyarakat dalam aktivitas sosial, ekonomi, politik dan budaya. Hukum mengendalikan dan bersifat mencegah terjadinya tindakan kriminal atau mengatur hubungan antarindividu sehingga dengan adanya hukum itu, gejala sosial dan mobilitasnya dapat dikendalikan.²² Hukum adalah menetapkan sesuatu yang lain, yaitu menetapkan sesuatu yang boleh dikerjakan, harus dikerjakan dan terlarang dikerjakan. Hukum merupakan ketentuan suatu perbuatan yang terlarang berikut berbagai akibat/sanksi hukum di dalamnya. Hukum adalah peraturan mengenai tingkah laku manusia dalam pergaulan masyarakat. Peraturan itu diadakan oleh badan-badan resmi yang berwajib, bersifat memaksa yang terdapat sanksi bagi pelanggar hukum itu. Hukum adalah peraturan dan ketentuan yang mengandung perintah, larangan dan kebolehan yang harus ditaati oleh setiap orang.²³

Hukum sebagai norma mempunyai ciri kekhususan, yaitu hendak melindungi, mengatur dan memberikan keseimbangan dalam menjaga kepentingan umum. Pelanggaran ketentuan hukum dalam arti merugikan, melalaikan atau mengganggu keseimbangan kepentingan umum dapat menimbulkan reaksi dari masyarakat. Reaksi yang diberikan berupa pengembalian

¹⁶ Agus Pramono. *Op.Cit.* hlm. 245.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Sadjijono, *Polri Dalam Perkembangan Hukum Di Indonesia*, (Editor) M. Khoidin, LaksBang PRESSindo, Yogyakarta, 2008, hlm. 61.

²⁰ *Ibid.* hlm. 62.

²¹ *Ibid.*

²² Wawan Muhwan Hariri, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cet. I. Pustaka Setia, Bandung. 2012. hlm. 19.

²³ *Ibid.*, hlm. 20.

ketidakseimbangan yang dilakukan dengan mengambil tindakan terhadap pelanggarnya. Pengembalian ketidakseimbangan bagi suatu kelompok sosial yang teratur dilakukan oleh petugas yang berwenang dengan memberikan hukuman.²⁴

Untuk terciptanya atau kepastian hukum, syarat utama yang harus dipenuhi adalah adanya hukum atau peraturan perundangan yang mengaturnya dengan jelas. Kadang-kadang, masih ada hal-hal yang sangat penting, tetapi tidak dimuat di dalam peraturan perundang-undangan. Hal tersebut bisa disebabkan oleh dinamika kehidupan masyarakat yang lebih cepat dibandingkan dengan saat penetapan peraturan perundangan yang bersangkutan. Keadaan seperti ini mengharuskan badan-badan peradilan (hakim) untuk melakukan tindakan guna mencapai keadilan. Untuk mencapai ke arah itu, hakim dapat melakukan pembentukan hukum, pengisian, kekosongan hukum, melakukan konstruksi hukum atau harus menafsirkan hukum. Semua ini dilakukan hanya untuk terciptanya suatu kepastian hukum dalam masyarakat.²⁵

Hukum pada hakikatnya adalah perlindungan kepentingan manusia, yang merupakan pedoman tentang bagaimana sepatutnya orang harus bertindak. Akan tetapi hukum tidak sekedar merupakan pedoman belaka, perhiasan atau dekorasi. Hukum harus ditaati, dilaksanakan, dipertahankan dan ditegakkan, karena itu ada sebagian orang yang mengatakan bahwa hukum tidak dapat lagi disebut hukum apabila tidak dilaksanakan.²⁶ Penegakan hukum dijalankan untuk menjaga, mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak searah dengan tujuan hukum dan tidak dilanggar oleh siapapun. Kegiatan penegakan hukum merupakan tindakan penerapan hukum terhadap setiap orang yang perbuatannya menyimpang dan bertentangan dengan norma hukum, artinya hukum diberlakukan bagi siapa saja dan pemberlakuannya sesuai dengan

mekanisme dan cara dalam sistem penegakan hukum yang telah ada.²⁷

Sejauh praktek negara, pendapat pertama (a) tidak pernah dijadikan sebagai suatu kaidah hukum internasional. Setiap negara memiliki kedaulatan teritorial menyangkut pemberian hukum internasional, termasuk mengenai pengusiran terhadap orang asing. Biasanya traktat-traktat yang dibuat antar negara-negara yang bersangkutan menjadi petunjuk pelaksanaan hal tersebut.²⁸

Yurisdiksi terhadap individu berbeda dengan yurisdiksi atas wilayah bergantung pada kualitas orang yang terlibat dalam peristiwa hukum. Kualitas ini dapat membenarkan suatu negara atau negara-negara menjalankan yurisdiksi apabila orang itu berada dalam kekuasaan negara dan proses peradilan dapat dilaksanakan terhadapnya. Hal ini umumnya terjadi apabila seorang individu memasuki wilayah negara tersebut, baik secara sukarela maupun akibat tindakan ekstradisi.²⁹

Semakin bertambahnya maskapai penerbangan dalam kurun waktu kurang lebih 15 (lima belas) tahun terakhir ini di satu sisi memberikan dampak positif bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, yaitu banyak pilihan penerbangan dengan berbagai ragam pelayanannya, dengan semakin banyaknya maskapai penerbangan telah menciptakan kompetisi antara maskapai penerbangan yang satu dengan maskapai penerbangan lainnya yang pada akhirnya muncullah persaingan dengan mengeluarkan tiket murah yang diburu masyarakat secara antusias, tanpa memperhatikan keselamatan, kenyamanan. Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ketempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.³⁰

²⁷Sadjijono. *Op.Cit.* hlm. 61.

²⁸T. May Rudy, *Hukum Internasional 1*. Cetakan Ketiga, PT. Refika Aditama, Bandung. 2010, hlm. 63.

²⁹J. G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, 1. Judul Asli *Introduction to International Law*. (Pengarang) J.G. Starke Q.C. (Penerjemah) Bambang Iriana, Djajaatmadja, Edisi Kesepuluh, Sinar Grafika.Jakarta. 2010, hlm. 302-303.

³⁰Mangara Pasaribu. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa*

²⁴Abdoel Djamali. *Pengantar Hukum Indonesia*, Ed. 2. Jakarta, Rajawali Pers, 2009. hlm. 3.

²⁵Wawan Muhwan Hariri. *Op.Cit.* hlm. 199.

²⁶Jawahir Thontowi. *Pengantar Ilmu Hukum*. Pustaka Fahima. Yogyakarta. 2007. hlm.179.

Pendaftaran pesawat menjadi pertimbangan hukum yang sangat penting manakala perusahaan penerbangan menggunakan pesawat sewaan. Hal yang paling mendasar mengenai pesawat udara dalam hukum internasional adalah nasionalitas pesawat tersebut. Konvensi Paris tahun 1919 dan Konvensi Chicago menyatakan bahwa nasionalitas pesawat dimiliki oleh negara di mana pesawat tersebut didaftarkan. Konvensi Tokyo mengenai Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan di Pesawat (1963) menyatakan bahwa negara pendaftar pesawat memiliki hak hukum atas terhadap segala pelanggaran yang dilakukan di pesawat tersebut.³¹

Khusus mengenai pesawat udara, konsep registrasi dan nasionalitas berubah seiring dengan perubahan kondisi aktivitas penerbangan sipil yang disebabkan oleh perkembangan kontrak penerbangan terkait dengan penggunaan pesawat guna membawa keuntungan finansial pada perusahaan penerbangan. Kontrak khusus, seperti penyewaan, penyerteran, atau pertukaran pesawat, dewasa ini membantu perusahaan penerbangan untuk memenuhi kebutuhan mendapatkan uang untuk membeli pesawat. Sekarang ini lebih banyak perusahaan penerbangan yang melakukan persetujuan penyewaan jangka pendek agar usahanya tetap berjalan, dan perlu dicermati lebih jauh apakah persetujuan semacam itu baik dry maupun wet, memenuhi persyaratan untuk pendaftaran dan untuk pemberian nasionalitas pesawat sebagaimana diharuskan dalam Konvensi Chicago.³²

Pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada intinya menyatakan:

1. Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Tanda pendaftaran dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing.
2. Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan seperti tidak terdaftar di negara lain dan

dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;

3. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
4. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

B. Penghapusan Tanda Pendaftaran Pesawat Udara Yang Telah Dimiliki

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 30. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pendaftaran dan penghapusan tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia serta pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 31. Proses sertifikasi pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (2) dan penghapusan tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 dilaksanakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan umum. Pasal 32. Proses sertifikasi pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dikenakan biaya. Pasal 33. Ketentuan lebih lanjut mengenai lembaga penyelenggara pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi diatur dalam Peraturan Menteri.

Dalam hukum udara perlu diketahui beberapa prinsip atau asas yang berlaku secara internasional. Kolosov mengemukakan beberapa prinsip untuk hukum udara internasional yang antara lain yakni pengakuan kedaulatan penuh dan eksklusif dari setiap negara atas ruang udara di atas wilayahnya.³³

Pengangkutan Udara. Mercatoria Vol.9 No.1/Juni 2016 ISSN No: 1979-8652. hlm. 36.

³¹Agus Pramono. *Op.Cit.*hlm. 248-249.

³² *Ibid.* hlm. 249.

³³Ni Putu Purnama Sari. *Op.Cit.*hlm. 801 (Lihat Diederiks Veschoor, (1998) *Persamaan Dan Perbedaan Antara*

Maksudnya ialah setiap negara memiliki hak mutlak atas kedaulatan wilayah udaranya tanpa dapat diganggu oleh negara lain. Kemudian adanya pengakuan mengenai nasionalitas suatu pesawat udara sesuai dengan registrasinya. Artinya setiap pesawat udara perlu diakui sebagai suatu pesawat udara dari suatu negara (baik pesawat udara sipil atau pesawat udara negara).³⁴

Pengakuan nasionalitas ini penting untuk menentukan hak kebebasan udara yang dimiliki pesawat udara tersebut berdasarkan kualifikasinya. Prinsip di mana setiap negara bekerja sama juga bertujuan untuk memajukan ataupun mengamankan penerbangan dalam navigasi udara internasional. Jika dilihat dari prinsip ini, memang suatu keharusan agar dilakukan setiap negara untuk pemajuan atau pengamanan, hal ini sebagai pendukung daripada pemenuhan hak-hak kebebasan udara yang berdasarkan perjanjian antar negara tersebut. Oleh sebab itu, segala prinsip yang disebutkan di atas merupakan prinsip-prinsip mendasar yang memang perlu diperhatikan dan dijalankan oleh setiap negara yang memiliki kepentingan atas kegiatan keudaraan. Alasan konvensi mengeluarkan kategori-kategori pesawat udara khusus adalah bahwa karena sejumlah besar negara, pada tahun 1952, menghendaki untuk mengikuti secermat mungkin ketentuan Konvensi Chicago yang berkenaan dengan Penerbangan Sipil Internasional.³⁵

Menurut Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam penyelenggaraan penerbangan, undang-undang ini bertujuan mewujudkan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat, memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, membina jiwa kedirgantaraan, menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri

angkutan udara nasional, menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antarbangsa, serta berasaskan manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, keserasian dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, anti monopoli dan keterbukaan, berwawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, kebangsaan, serta kenusantaraan.

Atas dasar hal tersebut disusunlah undang-undang tentang penerbangan yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, sehingga penyelenggaraan penerbangan sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, serta memupuk dan mengembangkan jiwa kedirgantaraan dengan mengutamakan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.³⁶

Dalam Undang-Undang ini diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab hukum para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab hukum penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan penerbangan serta kepentingan internasional atas objek pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Di samping itu, dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

Dalam Undang-Undang ini telah dilakukan perubahan paradigma yang nyata dalam rangka pemisahan yang tegas antara fungsi regulator, operator, dan penyedia jasa penerbangan. Di samping itu, juga dilakukan penggabungan beberapa penyelenggara yang ada menjadi satu

Hukum Udara Dan Hukum Ruang Angkasa, penerjemah : Bambang Iriana, Jakarta: Sinar Grafika. h. 10).

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Ni Putu Purnama Sari. *Op.Cit.* hlm. 801.

³⁶ Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

penyelenggara pelayanan navigasi serta untuk sertifikasi dan registrasi pesawat udara juga dibentuk unit pelayanan otonom, dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan penerbangan, yang tidak berorientasi pada keuntungan, secara finansial dapat mandiri, serta biaya yang ditarik dari pengguna dikembalikan untuk biaya investasi dan peningkatan operasional (cost recovery).³⁷

Secara teoretis perjanjian pengangkutan merupakan suatu perikatan di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lainnya, menyanggupi untuk membayar ongkosnya.³⁸ Kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang telah ditetapkan besarnya, dan menjaga barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya. Ketentuan tersebut juga berlaku di dalam kegiatan pengangkutan atau transportasi udara, dalam hal ini pengangkut atau maskapai penerbangan berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan aman dan selamat sampai di tempat tujuan secara tepat waktu, dan sebagai kompensasi dari pelaksanaan kewajibannya tersebut maka perusahaan penerbangan mendapatkan bayaran sebagai ongkos penyelenggaraan pengangkutan dari penumpang.³⁹

Pada Pasal 28D ayat 1 Undang-Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa "setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan perlindungan dan kepastian hukum yang adil dan perlakuan yang sama dihadapan hukum." maka seharusnya negara turut serta mengatur dan mengawasi perlindungan hukum bagi konsumen khususnya pengguna jasa angkutan udara (penumpang), karena Negara memiliki fungsi sebagai regulator (de sturende), maka peran Negara berfungsi untuk mengatur perekonomian menuju kesejahteraan rakyat.⁴⁰

Oleh sebab itu hukum udara memiliki peranan yang sangat penting Karena mencakup keseluruhan peraturan hukum yang

tertulis maupun tidak tertulis yang merupakan tatanan suatu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan wilayah udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.⁴¹ Sumber hukum nasional mengenai hukum udara termuat dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan dan diatur lebih lanjut pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara sebagai peraturan pelaksana terbaru.⁴²

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut: tidak terdaftar di negara lain; dan dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.
2. Penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara yang telah dimiliki dapat dilakukan

³⁷Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

³⁸Mangara Pasaribu. *Op.Cit.* hlm. 37.

³⁹ *Ibid.* hlm. 37.

⁴⁰Rhirien Adriani. *Op.Cit.* hlm. 302.

⁴¹*Ibid.* hlm. 302.

⁴² *Ibid.*

apabila ada permintaan dari pemilik atau orang perseorangan yang diberi kuasa dengan ketentuan: telah berakhirnya perjanjian sewa guna usaha, diakhirinya perjanjian yang disepakati para pihak, akan dipindahkan pendaftarannya ke negara lain, rusak totalnya pesawat udara akibat kecelakaan, tidak digunakannya lagi pesawat udara, pesawat udara dengan sengaja dirusak atau dihancurkan; atau terjadi cedera janji (wanprestasi) oleh penyewa pesawat udara tanpa putusan pengadilan dan tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan secara terus-menerus selama 3 (tiga) tahun.

B. Saran

1. Pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan wajib menaati larangan untuk tidak memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara atau mengaburkan identitas tanda pendaftaran dan kebangsaan. Apabila hal dilakukan maka dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan; dan/atau pencabutan sertifikat.
2. Penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara yang telah dimiliki perlu memperhatikan kondisi pesawat yang tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan secara terus-menerus selama 3 (tiga) tahun dan tata cara dan prosedur pendaftaran dan penghapusan tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia serta pemberian sanksi administratif harus sesuai dengan peraturan menteri di bidang perhubungan dan dilaksanakan oleh lembaga penyelenggara pelayanan umum.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU-BUKU

Ida Bagus Wyasa Putra. *Hukum Bisnis Pariwisata*. Cetakan Pertama. PT. Refika Aditama, Bandung, 2003.

Djamali Abdoel, *Pengantar Hukum Indonesia*, Ed. 2. Jakarta, Rajawali Pers, 2009.

Martono H.K., *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.

Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.

Ridwan HR. *Hukum Administrasi Negara*, PT. Radja Grafindo. Jakarta. 2008.

Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009.

B. JURNAL HUKUM

Adrianti Agustia Alyssa, Agus Pramono, dan H.M Kabul Supriyadhie. *Tinjauan Hukum Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara Sipil Di Indonesia Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 Dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017.

Agasta Pradika Setia Muhammad dan Adianto. *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Keterlambatan Penerbangan*. *Mimbar Keadilan Jurnal Ilmu Hukum* Agustus 2017.

Hanggoro Ardhi Yuristo, Mare Warka, Budiarsih. *Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Pesawat Udara Atas Keterlambatan Penerbangan Pada Badan Usaha Angkutan Udara*. *Yayasan Akrab Pekanbaru. Jurnal Akrab Juara* Volume 4 Nomor 5 Edisi Desember 2019 (73-89).

Hidayat Taufik Muhammad. *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-Undangan Tentang Penerbangan*. *Al'adl*, Volume VIII Nomor 3, September-Desember 2016. *Issn* 1979-4940.

Manurung Batara, Kabul Supriyadhie dan Agus Pramono. *Tinjauan Hukum Udara Atas Keselamatan Penerbangan (Studi Kasus Runway Incursion Batik Air Dengan Trans Nusa Indonesia)*. *Diponegoro Law Journal*. Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017.

Pasaribu Mangara. *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*. *Mercatoria* Vol.9 No.1/Juni 2016 *ISSN* No: 1979-8652.

Pramono Agus. Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat Udara. *Pandecta*. Volume 8. Nomor 2. Juli 2013.

Ruhaeni Neni, Nurul Chotidjah, Arinto Nurcahyono dan Mutiara Jida Samsudin. Aspek-Aspek Hukum Pengoperasian Drone Berdasarkan Hukum Udara Internasional Dan Konstruksi Hukumnya Dalam Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia. *Prosiding SNaPP2015 Sosial, Ekonomi, dan Humaniora IS590 | EISSN23032472*.