



**TINJAUAN HUKUM MENGENAI PENDAFTARAN PESAWAT UDARA  
SIPIIL DI INDONESIA BERDASARKAN KONVENSI CHICAGO 1944  
DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG  
PENERBANGAN**

Alyssa Agustia Adrianti\*, Agus Pramono, H.M Kabul Supriyadhie  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
E-mail : [alyssadrianti@gmail.com](mailto:alyssadrianti@gmail.com)

**Abstrak**

Pesawat udara sipil wajib untuk didaftarkan di suatu negara dengan tujuan memperoleh status kebangsaan sehingga pesawat udara sipil tersebut dapat melakukan penerbangan serta berkaitan dengan penerapan yurisdiksi. Permasalahan yang dijadikan dasar dalam penelitian ini mengenai prosedur pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia dan penerapan yurisdiksi Indonesia terhadap pesawat udara sipil kebangsaannya. Metode penelitian yang digunakan yaitu yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan Konvensi Chicago 1944, pesawat udara sipil wajib didaftarkan disuatu negara menggunakan prinsip pendaftaran tunggal. Di Indonesia, pengaturan pendaftaran pesawat udara sipil dibagi kedalam tahap pengadaan dan pendaftaran serta menegaskan penerapan yurisdiksi diatas pesawat udara sipil sesuai dengan hukum negara kebangsaannya.

Kata Kunci : Pendaftaran, Pesawat Udara Sipil, Yurisdiksi.

**Abstract**

Civil aircraft are required to be registered in a country with the purpose of obtaining status civil aircraft nationality so that it can perform low and then related to the implementation of jurisdiction. The problems that became the basis of the research regarding procedur for registration of civil aircraft in Indonesia and also the implementation of the jurisdiction of Indonesia against civil aircraft nationality. The method used in this thesis is a normative juridical. The result manifest that Chicago Convention of 1944 oblige civil aircraft to be registered with a single registration principle. In Indonesia, laws of civil aircraft divided into procurement stage and registration stage, then affirm the implementation of jurisdiction over the aircraft should accordance with the laws of the country of nationality.

*Keywords : Registration, Civil Aircraft, JURISDICTION.*

**I. PENDAHULUAN**

Di Indonesia, yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia menjadikan angkutan udara merupakan sarana transportasi yang paling efisien dan dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia bahkan menjangkau daerah-daerah terpencil. Sehingga, alat transportasi udara menjadi alternatif utama bagi masyarakat modern untuk berpergian. Hal tersebut mengakibatkan adanya peningkatan

penggunaan alat transportasi udara yang sejalan dengan meningkatnya pertumbuhan jumlah pesawat udara yang ada. Oleh karena itu, dibutuhkan suatu pengaturan dalam hukum udara untuk mengatur mengenai kebangsaan pesawat udara, lalu lintas pesawat udara khususnya pada penerbangan internasional kemudian juga memberikan suatu kepastian hukum mengenai perlindungan terhadap pesawat udara. Pada dasarnya, hukum udara

itu sendiri merupakan salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru berkembang pada awal abad ke 20. Perkembangan hukum udara dikancah internasional diawali dengan diselenggarakannya Konferensi Paris 1910 yang kemudian digantikan dengan Konvensi Paris 1919. Perkembangan hukum udara selanjutnya ditandai dengan diadakannya Konvensi Madrid 1926 yang dilanjutkan dengan Konvensi Havana 1928 dan puncaknya yaitu Konvensi Chicago 1944 yang sampai saat ini dijadikan tolak ukur bagi hukum penerbangan internasional. Diadakannya konferensi tersebut bertujuan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti antarbangsa, saling menjunjung masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerjasama antarbangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia.<sup>1</sup>

Sesuai dengan yang tercantum didalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, menggolongkan pesawat udara berdasarkan tujuan penggunaannya yaitu pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Perbedaan tersebut adalah penting dikarenakan berkaitan dengan adanya perbedaan perlakuan diantara keduanya dalam hal hak dan kewajiban serta tanggung jawab dalam kegiatannya diruang udara. Pesawat udara negara itu sendiri dalam kaitannya dengan pendaftaran pesawat udara, pesawat udara milik

negara tidak perlu melakukan tahapan pendaftaran pesawat udara dikarenakan secara otomatis akan langsung memperoleh status kebangsaan dari negara tersebut. Lain halnya dengan pesawat udara sipil yang merupakan pesawat udara yang digunakan untuk mengangkut penumpang sipil beserta bagasi dan kargo dengan kapasitas tertentu<sup>2</sup>, harus melakukan tahap pendaftaran pesawat udara di suatu negara dengan tujuan memperoleh status kebangsaan dari negara tempat pesawat udara di daftarkan.

Seperti halnya manusia, pesawat udara harus mempunyai status kebangsaan. Adanya kewajiban untuk mendaftarkan pesawat udara sipil dikarenakan hal tersebut akan berkaitan dengan yurisdiksi hukum yang akan diterapkan diatas pesawat udara sipil tersebut. Namun pada dasarnya, alasan utama yang dijadikan bahan pertimbangan pesawat udara didaftarkan pada suatu negara adalah untuk menghindari kemungkinan pihak ketiga yang tidak berhak mengakui kepemilikan pesawat udara tersebut.<sup>3</sup> Bagi pesawat udara yang telah didaftarkan di suatu negara maka akan mendapatkan tanda pendaftaran pada pesawat udara sipil dan tanda pendaftaran tersebut tidak boleh diubah-ubah sedemikian rupa. Karena hal tersebut dapat mengaburkan tanda pendaftaran yang

---

<sup>1</sup> H. K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012, hlm. 56-57.

---

<sup>2</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat\\_penumpang\\_sipil](https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_penumpang_sipil) , (diakses pada tanggal 30 Oktober 2016 pukul 21.17 WIB)

<sup>3</sup> Agus Pramono, *Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat Udara*, [http://journal.unnes.ac.id/artikel\\_nju/pandecta/2688](http://journal.unnes.ac.id/artikel_nju/pandecta/2688) , (diakses pada tanggal 27 Oktober 2016 pukul 19.24 WIB)

menunjukkan dimana pesawat udara tersebut didaftarkan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut: (1) Bagaimana tata cara pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan?. (2) Bagaimana hubungan hukum antara negara tempat pesawat udara didaftarkan dengan pesawat udaranya serta aspek yurisdiksinya dalam perspektif hukum internasional?.

## II. METODE

Secara garis besar metodologi penelitian merupakan suatu sistem peraturan, kegiatan dan prosedur yang digunakan oleh pelaku suatu disiplin ilmu untuk mendapatkan sebuah jawaban dari suatu permasalahan.<sup>4</sup> Metode pendekatan yang dipergunakan oleh penulis dalam penulisan hukum ini adalah yuridis normatif. Dimana pendekatan yuridis adalah pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>5</sup> Sedangkan pendekatan normatif meliputi asas-asas hukum, sistematika hukum, sinkronisasi (penyesuaian) hukum, perbandingan hukum atau sejarah hukum.<sup>6</sup> Sehingga dapat dikatakan bahwa

4

[http://www.academia.edu/6475118/Pengertian\\_metodologi\\_penelitian](http://www.academia.edu/6475118/Pengertian_metodologi_penelitian), (diakses pada tanggal 20 Oktober 2016 pukul 09:32 WIB)

<sup>5</sup> Roni Hanitjo Soemitro, S.H., *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982, hal. 20

<sup>6</sup> Hilman Hadikusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju, 2013, hlm. 60

pendekatan yuridis normatif membahas doktrin-doktrin atau asas-asas dalam ilmu hukum.

Spesifikasi penelitian Penulisan hukum ini menggunakan metode analitis dengan pendekatan yang bersifat deskriptif – analitis. Metode deskriptif tersebut merupakan prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya yang kemudian dianalisa dengan cara menghubungkan dan memberi makna pada materi terkait dengan bagaimana prosedur hukum pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia dan bagaimana penerapan yurisdiksinya.

Dengan arah hasil penelitian ini bisa menggambarkan Konvensi Internasional dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku lainnya untuk selanjutnya dikaitkan dan dianalisis untuk mencari jawaban atas permasalahan pendaftaran pesawat udara.<sup>7</sup>

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Pendaftaran Pesawat Udara Sipil di Indonesia Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

#### 1. Standarisasi Secara Internasional dan Nasional

<sup>7</sup> Agus Pramono, *Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat Udara*,

[http://journal.unnes.ac.id/artikel\\_nju/pandecta/2688](http://journal.unnes.ac.id/artikel_nju/pandecta/2688), (diakses pada tanggal 27 Oktober 2016 pukul 19.24 WIB)

### **Terhadap Pesawat Udara Sipil yang Akan Didaftarkan**

Standarisasi serta proses pendaftaran pesawat udara sipil tidak dicantumkan secara rinci dalam Konvensi Chicago 1944 akan tetapi dalam konvensi tersebut tetap mencantumkan syarat bagi sebuah pesawat udara sipil dapat didaftarkan yaitu pada saat mengajukan permohonan pendaftaran di suatu negara pesawat udara sipil tersebut sedang dalam kondisi tidak terdaftar di negara lain. Lain halnya dengan pengaturan mengenai pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia yang pada dasarnya telah cukup tegas dan jelas yang ditandai dengan adanya tahap pengadaan yang dilakukan oleh pihak pemohon sebagai tahap utama sebelum berlanjut ke tahap pendaftaran. Hal tersebut dipertegas dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 82 Tahun 2004 Tentang Prosedur Pengadaan Pesawat Terbang dan Helikopter. Pada tahap ini pemohon wajib untuk memberikan laporan tentang kondisi pesawat udara yang akan didaftarkan serta dilaksanakannya inspeksi untuk memastikan kesesuaian data yang ada dengan keadaan unit pesawat udara sebenarnya. Selain itu, pada tahap pengadaan pesawat udara sipil ini pihak pemohon wajib untuk memenuhi persyaratan antara lain seperti harus adanya kepemilikan izin usaha bagi pemohon yang merupakan perusahaan angkutan udara niaga. Sedangkan bagi pemohon yang merupakan instansi pemerintah, badan hukum indonesia, lembaga-

lembaga tertentu atau perseorangan warga negara indonesia harus memiliki izin kegiatan angkutan udara bukan niaga, kemudian pesawat udara sipil yang akan didaftarkan harus memenuhi persyaratan teknis dan operasi berdasarkan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) yang berlaku sebagaimana diatur dalam CASR 91 atau CASR 121 atau CASR 135.<sup>8</sup> Tanda telah dilaluinya tahap ini dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Pengadaan dan Surat Persetujuan Tanda Pendaftaran oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara. berdasarkan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa tahap pengadaan pesawat udara merupakan tahap standarisasi yang lebih kearah legalisasi dari pesawat udara yang akan didaftarkan.

## **2. Pendaftaran Pesawat Udara Sipil Berdasarkan Konvensi Chicago 1944**

### **2.1 Tata Cara Pendaftaran**

Sebagaimana tercantum dalam Chapter III Konvensi Chicago 1944 dengan judul "*Nationality of Aircraft*" diatur ketentuan mengenai kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara sipil dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 21 yang mengandung materi sebagai berikut, pertama, pesawat memiliki kebangsaan dari negara dimana pesawat udara didaftarkan. Kedua, pesawat udara tidak dapat didaftarkan pada lebih dari satu negara. Ketiga, pendaftaran dan penggantian perubahan pendaftaran dilakukan sesuai

---

<sup>8</sup> Pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 82 Tahun 2004 Tentang Prosedur Pengadaan Pesawat Terbang dan Helikopter.

berdasarkan hukum serta peraturan perundang-undangan dimana pesawat udara itu pertamakali didaftarkan. Keempat, setiap pesawat udara harus memiliki tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran. Kelima, perlunya informasi serta laporan dari setiap negara penandatangan Konvensi Chicago 1944 kepada *International Civil Aviation Organization* (ICAO) tentang pendaftaran serta pemilikan pesawat udara.

Pada dasarnya Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur secara teknis mengenai pendaftaran pesawat udara sipil dikarenakan konvensi ini memberikan wewenang kepada negara anggota untuk menentukan sendiri peraturan mengenai pendaftaran pesawat udara sipil. Hal tersebut sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 19 Konvensi Chicago 1944. Akan tetapi, konvensi ini memberikan pedoman bagi negara anggota untuk membuat peraturan pendaftaran pesawat udara sipil yaitu dengan mengacu pada prinsip pendaftaran tunggal, mewajibkan setiap negara anggota untuk memberikan laporan setiap ada pesawat udara sipil yang didaftarkan di negaranya, memperbolehkan melakukan perubahan kebangsaan, mewajibkan menggunakan bahasa Inggris pada sertifikat pendaftaran maupun sertifikat kelaikan udara sampai dengan mengatur ketentuan lokasi penempatan huruf atau angka tanda pendaftaran yang dicantumkan diatas badan pesawat udara sipil.

## **2.2 Kendala yang Terjadi dalam Konvensi Chicago 1944**

Dalam Konvensi Chicago 1944 terdapat beberapa peraturan yang

tidak dicantumkan secara rinci sehingga menimbulkan adanya ketidakpastian hukum dasar yang berlaku secara internasional mengenai proses pendaftaran pesawat udara sipil. Tidak diaturnya tata cara pendaftaran pesawat udara sipil secara rinci di dalam Konvensi Chicago dikarenakan pada awalnya tidak dikenal pendaftaran internasional terhadap pesawat udara sipil. Sehingga mengakibatkan peraturan mengenai pendaftaran dan kebangsaan serta peralihannya diatur berdasarkan hukum nasional negara yang bersangkutan. Di samping itu, dikarenakan pengaturan mengenai pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara berdasarkan hukum nasional masing-masing negara yang bersangkutan, maka menyebabkan munculnya perbedaan ketentuan pendaftaran dan kebangsaan terhadap suatu pesawat udara disetiap negara sehingga dapat berakibat buruk bagi pihak pemohon saat mengajukan permohonan pendaftaran dikarenakan terlalu beragamnya hukum yang ada. Oleh sebab itu, dibutuhkan suatu harmonisasi pengaturan mengenai pendaftaran serta kebangsaan pesawat udara secara internasional dengan tujuan lebih adanya kepastian hukum mengenai pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara sipil serta mengurangi perbedaan yang signifikan dalam peraturan nasional negara-negara anggota Konvensi Chicago 1944.

## **3. Pendaftaran Pesawat Udara Sipil Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**



### **3.1 Tata Cara Pendaftaran Pesawat Udara Sipil**

Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam Bab VII Pasal 24 sampai dengan Pasal 33 dan Bab IX Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Berdasarkan Pasal 24 menyatakan bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran yang dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia maupun tanda pendaftaran asing. Akan tetapi, bagi pesawat udara sipil yang memiliki tanda pendaftaran asing tidak diizinkan untuk melakukan penerbangan domestik<sup>9</sup> di Indonesia, melainkan hanya dapat melakukan penerbangan menuju atau dari Indonesia saja. Sebagaimana diatur dalam Pasal 25 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa pesawat udara yang didaftarkan dapat berupa pesawat udara yang dimiliki ataupun dikuasai dengan cara perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak. Pasal ini kemudian dilengkapi dengan disahkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulation 47*) tentang Pendaftaran Pesawat Udara. CASR 47 tersebut terbagi menjadi 3

(tiga) bagian yaitu, bagian pertama mengatur mengenai ketentuan umum terkait pendaftaran pesawat udara, bagian kedua mengatur mengenai sertifikat pendaftaran pesawat udara dan bagian ketiga mengatur mengenai penghapusan pendaftaran dan ekspor yang tidak dapat dicabut kembali. Pendaftaran pesawat udara sipil dapat dilakukan dengan diajukan permohonan pendaftaran oleh pemilik atau pihak yang diberi kuasa dengan persyaratan menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara, bukti penghapusan pendaftaran atau bukti tidak didaftarkan di negara lain, memenuhi persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan Udara yang tercantum dalam Pasal 2 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2016 yang menyatakan bahwa pesawat udara kategori transport dan kategori normal atau komuter untuk angkutan udara penumpang yang didaftarkan dan dioperasikan untuk pertamakali di wilayah Republik Indonesia maksimal berusia 10 (sepuluh) tahun, bukti asuransi pesawat udara, dan bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara. Namun dalam hal ini, pemohon yang dapat mendaftarkan pesawat udaranya di Indonesia harus merupakan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia. Proses pendaftaran pesawat udara sipil diawali dengan pihak pemohon mengajukan surat permohonan pendaftaran disertai dengan lampiran bukti kepemilikan atau bukti perjanjian jika pesawat sewa dan surat izin pengadaan dari Direktur Jendral Perhubungan Udara. Selanjutnya, surat permohonan

---

<sup>9</sup> Bentuk penerbangan komersial dalam penerbangan sipil dimana keberangkatan dan kedatangannya berlangsung di negara yang sama, [https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan\\_domestik](https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan_domestik), (diakses pada tanggal 29 Januari 2016 pukul 18.11 WIB)

diserahkan kepada Direktorat Jendral Perhubungan Udara maka dilakukan pendelegasian atau disposisi tugas dan wewenang ke DKUPPU (Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara). Dengan diterimanya semua dokumen oleh DKUPPU maka dilaksanakan pemeriksaan kelengkapan dokumen. Jika terdapat kekurangan maka dokumen tersebut akan dikembalikan kepada operator. Apabila semua dokumen yang diperlukan dinyatakan lengkap maka dilakukan penunjukan inspektur untuk pelaksanaan pemeriksaan unit pesawat udara yang akan didaftarkan. Inspeksi tersebut dapat dilaksanakan di dalam maupun di luar negeri tergantung dengan permintaan pemilik. Setelah adanya inspektur yang ditugaskan maka dilakukan inspeksi terhadap unit pesawat udara meliputi pemeriksaan teknis dan operasi pesawat udara serta penyesuaian keadaan unit pesawat dengan dokumen yang ada. Pada saat pemeriksaan pesawat udara sipil tersebut, Inspektur mempergunakan dokumen sebagai berikut<sup>10</sup>, pertama, Form PK-011, Dokumen *Evaluation for New Registered Aircraft List* merupakan formulir yang dipergunakan untuk pengeluan sertifikat pendaftaran. Kedua, DAC Form 21- 40, *Checklist and Inspection Records Issuance of Certificate of Airworthiness* merupakan formulir pemeriksaan yang dipergunakan untuk pengeluan sertifikat kelaikan udara standar. Ketiga, DAC Form 21 – 38, *Checklist of Amateur Built*

*Fabrication Assembly/Operation* merupakan formulir pemeriksaan yang dipergunakan untuk pengeluan sertifikat kelaikan udara khusus. Selain form-form yang digunakan untuk pemeriksaan pesawat udara yang akan didaftarkan, inspektur juga harus menyiapkan dokumen-dokumen terkait pendaftaran pesawat udara yaitu<sup>11</sup>, Form 47-02 Sertifikat Pendaftaran, DAC Form 47-05 Kartu Pendaftaran Pesawat Udara, DAC Form 21-20 Sertifikat Kelaikan Udara Standar, DAC Form 21-24 Sertifikat Kelaikan Udara Khusus, DAC Form 21-22 Kartu Kelaikan Udara, Form PK – 011 *Document Evaluation for New Registered Aircraft List*, Form PK-015 *Computerized Data System (Aircraft Data)*, DAC Form 21-40 *Checklist and Inspection Records Issuance of Certificate of Airworthiness*, dan DAC Form 21-38 *Checklist of Amateur Built Fabrication Assembly/Operation*. Jika terdapat ketidaksesuaian dengan dokumen yang ada maka dokumen tersebut akan dikembalikan kepada operator. Namun, apabila dalam inspeksi tersebut tidak mengalami masalah maupun kendala dan oleh inspektur dinyatakan sah dapat didaftarkan di Indonesia maka selanjutnya akan diterbitkannya sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikan udara sehingga pesawat udara sipil tersebut memperoleh status kebangsaan dan dapat melakukan penerbangan baik penerbangan domestik maupun penerbangan internasional. Setelah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia maka pesawat udara sipil

---

<sup>10</sup> Dokumen Direktorat Kelaikan Udara Kementerian Perhubungan tahun 2010

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

tersebut akan mendapatkan tanda kebangsaan Indonesia yang terdiri dari 5 (lima) huruf yang terdiri dari 2 (dua) huruf tanda kebangsaan Indonesia yaitu PK dan 3 (tiga) huruf yang merupakan kode operator penerbangan yang bersangkutan. Tanda kebangsaan PK tersebut merupakan singkatan dari *Pay Kolonie* yang merupakan kata dari Bahasa Belanda yang dalam Bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai penerbangan negeri jajahan. Kemudian, setelah diperolehnya tanda kebangsaan pesawat udara sipil tersebut maka pesawat udara sipil harus melengkapinya dengan gambar bendera Indonesia yang dicantumkan pada unit pesawat udara bagian depan dekat dengan jendela pada *cockpit*.<sup>12</sup>

### **3.2 Kelebihan dari Peraturan Pendaftaran Pesawat Udara Sipil dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Setelah melewati beberapa amandemen maka undang-undang penerbangan yang berlaku saat ini memiliki beberapa nilai unggul yaitu adanya unsur-unsur penting terkait pendaftaran pesawat udara sudah cukup jelas dan lengkap. Hal tersebut terbukti bahwa undang-undang ini tidak hanya mengatur ketentuan-ketentuan pada saat pesawat udara melakukan penerbangan saja. Melainkan mengatur mulai dari definisi terkait pesawat udara dan

penerbangan, asas dan tujuan diselenggarakannya penerbangan, ruang lingkup berlakunya undang-undang, kedaulatan negara di wilayah udara, pembinaan terhadap penerbangan, rancangan dan produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, kepentingan internasional atas objek pesawat udara, angkutan udara, kebandarudaraan, navigasi penerbangan, keselamatan penerbangan, kemanan penerbangan, pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara, investigasi dan penyelidikan kecelakaan pesawat udara, pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan, system informasi penerbangan, sumber daya manusia, peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan penerbangan, sampai dengan ketentuan mengenai penyidikan dan ketentuan pidana bagi pihak yang melanggar aturan yang tercantum didalam undang-undang penerbangan ataupun aturan terkait lainnya. Selanjutnya, peraturan yang tercantum dalam undang-undang ini sesuai dengan kondisi penerbangan saat ini. Hal tersebut terbukti dengan di dalam undang-undang penerbangan ini melakukan pemisahan antara fungsi regulator, operator dan penyedia jasa penerbangan sehingga ketentuan hukum dalam undang-undang penerbangan ini dianggap telah memenuhi segala aspek dan sesuai dengan kemajuan teknologi yang ada saat ini. Selain itu, sebagaimana diketahui bahwa peraturan perundang-undangan tentang

<sup>12</sup> Sebuah ruangan khusus yang terdapat dibagian depan pesawat yang dari dalamnya pilot mengendalikan pesawat terbang. <https://id.wikipedia.org/wiki/Kokpit> (diakses pada tanggal 28 Februari 2017 pukul 17.58 WIB)



penerbangan pertama kali disahkan yaitu Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan kemudian diamandemen menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan amandemen yang terakhir yaitu dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Adanya perubahan tersebut merupakan bentuk penyesuaian peraturan yang ada dengan keadaan penerbangan pada masa kini. Kemudian, undang-undang ini memiliki aturan pelaksana untuk melakukan proses pendaftaran pesawat udara sipil. Adanya aturan pelaksana tersebut dikarenakan banyaknya hal-hal teknis yang harus diperhatikan mengenai proses pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia serta dengan adanya aturan turunan atau aturan pelaksana tersebut bertujuan untuk mengatur dan membahas lebih dalam mengenai peraturan yang tercantum di dalam pasal mengenai pendaftaran pesawat udara dan memudahkan pihak pemohon untuk memahami regulasi pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia.

### **3.3 Kendala yang Terjadi serta Penanggulangannya**

Pengaturan pendaftaran pesawat udara sipil di Indonesia meskipun dianggap telah cukup jelas dan tegas, akan tetapi masih terdapat beberapa unsur yang masih harus lebih diperjelas pengaturannya guna menghindari kesalahpahaman dalam memahami prosedur dan guna memberikan suatu kepastian hukum dalam penerapannya. Kendala-kendala yang terdapat dalam peraturan ini antara lain yaitu tidak

adanya pengaturan waktu perpanjangan sertifikat. Dalam undang-undang penerbangan hanya menjelaskan mengenai jangka waktu berlakunya sertifikat pendaftaran pesawat udara sipil dan sertifikat kelaikan udara serta kedua sertifikat tersebut dapat diperpanjang dengan proses perpanjangan selama 5 (lima) hari kerja apabila syarat-syaratnya terpenuhi. Namun, dalam undang-undang penerbangan tidak mencantumkan secara pasti waktu paling lambat dilakukannya perpanjangan jangka waktu berlakunya kedua sertifikat tersebut. Sehingga, menyebabkan dilakukannya perpanjangan kedua sertifikat tersebut berdasarkan kesadaran dari operator yang menggunakan pesawat udara sipil tersebut. Hal itu tentu saja harus diperhatikan lebih lanjut dikarenakan tidak adanya suatu kepastian hukum mengenai waktu perpanjangan jangka waktu berlakunya sertifikat. Sehingga, perlu dilakukannya sesegera mungkin penambahan ketentuan mengenai hal tersebut. Agar terciptanya suatu kepastian hukum dan keteraturan mengenai proses perpanjangan jangka waktu berlakunya sertifikat pendaftaran pesawat udara sipil dan sertifikat kelaikan udara serta dapat menerapkan suatu sanksi apabila terdapat pihak yang terlambat atau lalai dalam melakukan perpanjangan masa berlaku kedua sertifikat tersebut dikarenakan sudah adanya ketentuan yang mengatur secara jelas. Selanjutnya, tidak terdapat sanksi yang tegas mengenai tidak adanya laporan perubahan identitas pesawat udara sesegera mungkin. Sebagaimana diatur dalam CASR 47

yang merupakan peraturan turunan dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dijelaskan bahwa, apabila terdapat perubahan kepemilikan pesawat udara atau terdapat perubahan identitas pesawat udara harus dilaporkan kepada Direktur Jendral Perhubungan Udara yang disertai dengan bukti kepemilikan dari pesawat udara tersebut. Namun pada nyatanya, terdapat beberapa operator yang melakukan perubahan identitas terhadap pesawat udara tersebut tidak langsung melapor kepada Direktur Jendral Perhubungan Udara. Melainkan melakukan pelaporan pada saat akan melakukan proses perpanjangan sertifikat pendaftaran pesawat udara atau perpanjangan sertifikat kelaikan udara atau bahkan pada saat pengajuan permohonan penghapusan pendaftaran pesawat udara sipil. Tentu saja hal tersebut tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga perlu adanya suatu tindakan yang tegas dari Direktur Jendral Perhubungan Udara untuk lebih mentertibkan kepatuhan operator pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia untuk mematuhi peraturan yang berlaku. Hal tersebut berguna supaya tidak adanya suatu kesalahpahaman atau kekaburan identitas dari pesawat udara sipil tersebut. Selain itu, dengan adanya suatu identitas yang pasti dan jelas memudahkan operator menjadikan hal tersebut sebagai barang bukti atau pembelaan apabila tersangkut masalah hukum.

## **B. Hubungan Hukum Antara Negara Tempat Pesawat Udara Didaftarkan dengan Pesawat Udaranya serta Aspek**

### **Yurisdiksinya Ditinjau dari Perspektif Hukum Internasional**

#### **1. Kedaulatan Negara di Ruang Udara**

Suatu negara yang berdaulat dapat dikatakan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik kedalam maupun keluar, namun demikian tetap harus memperhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya.<sup>13</sup> Pada dasarnya berdirinya suatu negara yang berdaulat harus memenuhi unsur-unsur pokok dari sebuah negara yaitu adanya wilayah, penduduk yang tetap dan pemerintahan yang diakui serta dapat melakukan hubungan internasional. Terkait unsur yang pertama, pengaturannya jauh lebih pelik dikarenakan unsur wilayah tersebut tidak hanya sebatas pada wilayah daratan saja melainkan juga termasuk wilayah perairan dan udara. Pengaturan kedaulatan suatu negara mengenai luas wilayah daratan beserta batasannya diatur secara jelas di dalam perjanjian internasional antar negara-negara tetangga. Sedangkan mengenai luas wilayah beserta batasan wilayah perairan telah diatur secara jelas dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Namun, berbeda halnya dengan luas dan batasan wilayah udara yang masih jarang diatur didalam konvensi maupun perjanjian internasional karena masih adanya anggapan

<sup>13</sup> H.K Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2012, hlm. 64

bahwa suatu negara tidak dapat melaksanakan suatu penguasaan atau okupasi wilayah udara secara efektif, sehingga menyebabkan pengaturan mengenai wilayah udara bukan menjadi fokus utama. Meskipun secara horizontal pengaturan kedaulatan negara mengenai luas serta batasan wilayah udara mengacu kepada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 dengan disesuaikan terhadap luas dan batas wilayah teritorial daratan dan perairan. Akan tetapi, tidak demikian halnya dengan pengaturan luas dan batas wilayah udara secara vertikal yang sampai saat ini belum adanya kesepakatan secara internasional. Oleh sebab itu, pada saat ini diberlakukannya hukum kebiasaan internasional mengenai batas wilayah udara secara vertikal yaitu sesuai dengan kemampuan negara tersebut mempertahankan kedaulatannya<sup>14</sup>.

Besarnya kedaulatan negara atas ruang udara dapat dibuktikan dengan keberadaan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara sebagai wujud dari kedaulatannya berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan baik karena alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik.<sup>15</sup> Disamping itu, undang-undang penerbangan di Indonesia juga mengatur mengenai kedaulatan di wilayah udara. Hal tersebut sebagaimana tercantum di dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Salah

satu wujud kedaulatan diruang udara yaitu adanya penetapan mengenai adanya kawasan udara terlarang dan terbatas yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing untuk melintas dan hanya mengizinkan pesawat udara negara saja untuk terbang diatas wilayah tersebut. Hal itu merupakan bentuk dari tanggung jawab negara untuk melindungi wilayahnya dari ancaman perang atau bahaya lainnya.

## **2. Penerapan Aspek Yurisdiksi Negara Kebangsaan Terhadap Pesawat Udara**

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. Dilaksanakannya proses pendaftaran tersebut tidak semata-mata hanya untuk memenuhi kewajiban administrasi saja. Melainkan dengan dilakukannya proses pendaftaran tersebut maka menimbulkan suatu

<sup>14</sup> *Ibid.*, hlm. 70

<sup>15</sup> Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2016, hlm. 214

hubungan hukum antara pesawat udara sipil yang didaftarkan dengan negara tempat pesawat udara sipil didaftarkan. Hubungan hukum tersebut antara lain seperti adanya kewenangan negara tempat pesawat udara sipil didaftarkan atau sering disebut juga sebagai negara kebangsaan untuk menerapkan yurisdiksinya dalam bentuk hak, kewajiban serta tanggung jawab negara terhadap pesawat udara sipil yang memperoleh status kebangsaan negaranya. Dalam hal ini, hak negara yang dimaksud adalah hak negara untuk menerapkan yurisdiksinya diatas pesawat udara yang didaftarkan di negaranya. Maksud dari penerapan yurisdiksi tersebut adalah negara berwenang untuk memberlakukan hukumnya terhadap pesawat udara tersebut seolah-olah pesawat udara tersebut merupakan bagian daripada wilayah negaranya. Ketentuan-ketentuan yang berlaku tersebut pesawat udara tersebut merupakan bentuk dari kewajiban serta tanggung jawab dari negara kebangsaan untuk melindungi pesawat udara sipil yang memiliki status kebangsaan negaranya.

#### **IV. KESIMPULAN**

Konvensi Chicago 1944 mencantumkan adanya kewajiban bagi setiap pesawat udara sipil untuk didaftarkan di suatu negara dengan menggunakan metode pendaftaran tunggal akan tetapi konvensi ini tidak menjelaskan secara rinci mengenai prosedur pendaftaran pesawat udara sipil dikarenakan konvensi ini memberikan kewenangan terhadap masing-masing negara anggota untuk membuat peraturan prosedur pendaftaran pesawat udara sipil

sesuai dengan hukum penerbangan nasionalnya. Akan tetapi, Konvensi Chicago 1944 tetap mencantumkan ketentuan-ketentuan terkait pendaftaran pesawat udara sipil antara lain konvensi ini mengatur mengenai adanya kewajiban pesawat udara sipil untuk memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan, pendaftaran pesawat udara sipil tidak boleh dilakukan dilebih dari satu negara, ketentuan mengenai perubahan kebangsaan pesawat udara sipil harus sesuai dengan ketentuan hukum negara dimana pesawat udara sipil tersebut pertamakali didaftarkan, ketentuan harus adanya pertukaran informasi antar negara anggota konvensi terkait dengan pesawat udara sipil yang didaftarkan dinegaranya, adanya kewajiban penggunaan bahasa inggris pada sertifikat pendaftaran pesawat udara sipil, peraturan yang berlaku diatas pesawat udara sipil harus sesuai dengan peraturan negara kebangsaannya, sampai dengan pengaturan mengenai ketentuan posisi peletakkan tanda kebangsaan di unit pesawat udara sipil.

Pengaturan mengenai prosedur pendaftaran pesawat udara di Indonesia diawali dengan tahap pengadaan. Dimana dalam tahap ini dokumen-dokumen permohonan pendaftaran pesawat udara yang diajukan oleh pemohon kepada Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) bagian pengadaan. Bukti telah dilaluinya tahap persetujuan pengadaan adalah dengan diterbitkannya Surat Direktur Jendral Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara serta diikuti dengan diterbitkannya Surat Persetujuan

Tanda Pendaftaran oleh Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Tahap selanjutnya yaitu tahap pendaftaran pesawat udara sipil. Dalam tahap ini dilakukan pengecekan kesesuaian antara dokumen-dokumen pemohon yang telah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia dengan unit dari pesawat udara sipil yang akan didaftarkan. Setelah terpenuhinya segala persyaratan yang berlaku maka pesawat udara sipil tersebut telah terdaftar di Indonesia dan ditandai dengan diterbitkannya sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikan udara oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara. Dengan demikian maka telah sah secara hukum pesawat udara sipil didaftarkan di Indonesia dan memiliki kebangsaan Indonesia.

## V. DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Hadikusuma, Hilman. 2013 *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung.
- Martono, H.K. dan Ahmad Sudiro. 2012 *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Sefriani. 2016 *Hukum Internasional Suatu Pengantar Edisi Kedua*, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Soemitro, Roni H. 1982 *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

### Peraturan Nasional

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 82 Tahun 2004 Tentang

Prosedur Pengadaan Pesawat Terbang dan Helikopter

### Konvensi Internasional

Konvensi Paris dengan judul *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*, 1910

Konvensi Penerbangan Sipil Chicago, 1944 beserta Annexnya

### Wawancara

Aris, Staff Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan Udara, Wawancara Pribadi, Selasa 27 Desember 2016.

Fauzan, Staff Biro Hukum Kementerian Perhubungan Udara, Wawancara Pribadi, Senin 28 November 2016.

Suwito, Inspektur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan Udara, Wawancara Pribadi, Rabu 18 Januari 2017.

### Jurnal

Agus Pramono, *Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat Udara*, [http://journal.unnes.ac.id/artikel\\_nju/pandecta/2688](http://journal.unnes.ac.id/artikel_nju/pandecta/2688)

### Website

Bentuk Penerbangan Komersial Dalam Penerbangan Sipil Dimana Keberangkatan dan Kedatangannya Berlangsung di Negara yang Sama, [https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan domestik](https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan_domestik)

Pengertian Kokpit

<https://id.wikipedia.org/wiki/Kokpit>

Pengertian Metodologi Penelitian [http://www.academia.edu/6475118/Pengertian metodologi penelitian](http://www.academia.edu/6475118/Pengertian_metodologi_penelitian) ,





## DIPONEGORO LAW JOURNAL

Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Pengertian Pesawat Udara Sipil  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat\\_penumpang\\_sipil](https://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_penumpang_sipil)