

STATUS HUKUM PESAWAT UDARA KOMERSIAL YANG DIGUNAKAN UNTUK PENERBANGAN KENEGARAAN

Ni Putu Purnama Sari¹

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jl. MT. Haryono 193 Malang 65144,
Telp 0341 - 551932, 551822, Fax.: 0341 - 552249
Email : putu.purnamasari@yahoo.co.id

ABSTRACT

Aviation state do by government as consistency form in international relations to support state interests. 1944 Chicago Convention became basic references adjustment national country's related aviation, but in article 3 (b) mention that aircraft state are used for military, customs and police purposes. The formulation problem in this research is how the types commercial aircraft and state aircraft classification, and how legal status of commercial aircraft used for state interests. This normative juridical legal research with concept approach method, statute approach and case approach, showing that result classification of aircraft types isn't fully explained in provisions Chicago Convention 1944, but this provisions become reference for understanding types of aircraft in terms of their activities. Legal status of civil aircraft used for state aviation purpose, it should be mutatis mutandis considered state aircraft. Because the activities trait aren't commercial activities/related with commercial, but specific in fulfilling state interests.

Keywords: *Legal Status, Commercial Aircraft, State Aviation*

ABSTRAK

Penerbangan kenegaraan dilakukan pemerintah sebagai bentuk konsistensinya dalam pergaulan internasional untuk menunjang kepentingan negara. Konvensi Chicago 1944 menjadi acuan dasar peraturan nasional yang berkaitan dengan penerbangan, namun pasal 3 (b) menyebutkan bahwa pesawat negara ialah yang digunakan untuk keperluan militer, bea-cukai dan kepolisian. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan klasifikasi jenis pesawat udara komersial dan pesawat udara negara, serta bagaimana status hukum pesawat udara komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan. Penelitian hukum yuridis normatif dengan metode pendekatan konsep, peraturan perundang-undangan dan pendekatan kasus ini, menunjukkan hasil bahwa klasifikasi macam pesawat udara tidak dijelaskan lengkap dalam ketentuan Konvensi Chicago 1944, tetapi ketentuan ini menjadi acuan untuk memahami macam-macam pesawat udara dari segi sifat kegiatannya. Status hukum pesawat udara sipil yang digunakan untuk kepentingan penerbangan kenegaraan, selayaknya secara *mutatis mutandis* dianggap sebagai pesawat udara negara. Sebab kegiatannya bukan bersifat komersial/berhubungan dengan niaga, melainkan bersifat khusus dalam pemenuhan kepentingan kenegaraan.

Kata Kunci : Status Hukum, Pesawat Udara Komersial, Penerbangan Kenegaraan

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

PENDAHULUAN

Sektor penerbangan adalah sektor terpenting yang menunjang kegiatan manusia. Mengingat kondisi geografis Indonesia adalah negara yang terdiri dari banyak pulau, maka kegiatan penerbangan dengan pesawat udara dianggap lebih efektif dan efisien daripada menggunakan transportasi lain. Kegiatan penerbangan juga dilakukan pemerintah untuk melakukan hubungan kenegaraan sebagai penunjang kepentingan negara. Penerbangan kenegaraan dianggap penting dilakukan pemerintah sebagai bentuk konsistensinya dalam pergaulan internasional.

Dalam dunia internasional, terdapat beberapa konvensi serta perjanjian dalam bidang penerbangan internasional, Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional (*Convention on International Civil Aviation 1944*) dan Perjanjian Transportasi Udara Internasional 1944 (*International Air Transport Agreement 1944*) menjadi salah satu acuan dasar yang diadopsi oleh hampir seluruh negara di dunia sebagai penyesuaian ketentuan peraturan nasional negaranya berkaitan dengan penerbangan. Meskipun telah memiliki acuan dasar, masih terdapat permasalahan yang muncul salah satunya adalah mengenai penentuan status pesawat udara yang melakukan kegiatan penerbangan kenegaraan.

Dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 3 huruf (b) disebutkan bahwa pesawat udara negara ialah yang digunakan untuk keperluan militer, bea-cukai serta kepolisian.² Dan pesawat udara diluar kategori tersebut dikategorikan sebagai pesawat udara sipil. Konvensi tersebut jelas berdampak pada kepastian peraturan bagi negara yang menggunakan pesawat udara sipil untuk kepentingan kenegaraan, karena tidak semua negara memiliki pesawat khusus kepresidenan. Indonesia adalah satu negara dimana presidennya menggunakan pesawat yang bersifat komersial milik maskapai penerbangan “Garuda Indonesia” dalam kegiatan kenegaraannya. Seperti yang dilansir pada laman *tagar.id* yang menyebutkan bahwa Megawati Soekarno Putri menggunakan pesawat kepresidenan yang pernah dipakai oleh Presiden sebelumnya, Gus Dur, yaitu Garuda Indonesia MD-11.³ Dari permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji status hukum pesawat udara komersial yang digunakan untuk penerbangan kenegaraan.

² PBB, *Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional*. *Op.Cit.*, Pasal 3

³ R. Antares P. (2019),. <https://www.tagar.id/sejarah-pesawat-kepresidenan-dari-masa-ke-masa> diakses tanggal 2 Oktober 2019 Pukul 19:57 WIB

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan klasifikasi jenis pesawat udara dan untuk mengetahui status hukum pesawat udara komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan. Penelitian ini merupakan jenis penelitian yuridis normatif dengan pendekatan berdasarkan konsep, peraturan perundang-undangan, konvensi internasional, serta pendekatan kasus yang ada dan terjadi.⁴ Adapun teknik analisis data sumber hukum primer, sekunder dan tersier dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan harapan agar mampu menjelaskan secara detail penyelesaian atas permasalahan yang diangkat pada penelitian,⁵ dalam hal ini adalah menjelaskan status hukum pesawat udara komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan.

PEMBAHASAN

Pengaturan Klasifikasi Jenis Pesawat Udara Komersial dan Pesawat Udara Negara

Pesawat udara merupakan sarana transportasi yang digunakan dalam setiap kegiatan penerbangan, dimana kegiatan penerbangan tersebut dapat dilakukan oleh pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara. Pesawat udara sipil secara umum ialah pesawat udara yang dalam kegiatannya melakukan penerbangan yang bersifat komersial atau niaga, yang memiliki batasan-batasan terkait dengan hak-hak penerbangan yang dimiliki serta dilakukan oleh masyarakat secara umum. Sedangkan pesawat udara negara ialah pesawat udara yang dalam kegiatan penerbangannya dilakukan oleh unsur-unsur dalam lingkup pemerintah, serta lembaga-lembaga yang pertanggungjawaban kerjanya kepada pemerintah. Dari sifat kegiatan penerbangannya, pesawat udara negara merupakan pesawat udara yang tidak bersifat komersial atau niaga, melainkan hanya sebatas digunakan dalam kondisi-kondisi tertentu yang tidak diikat dengan jadwal penerbangan yang bersifat tetap, serta dilakukan berdasarkan kebutuhan dari negara.

Konvensi-konvensi internasional yang dapat diambil sebagai dasar dalam penentuan klasifikasi pesawat udara ialah Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Adapun berkenaan dengan pasal yang dijadikan sebagai rujukan ialah Pasal 3 yang menyebutkan bahwa konvensi ini hanya berlaku

⁴ Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, (2018), *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Depok: Prenadamedia Group. h. 131.

⁵ Soerjono Soekanto, (1986), *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta; UI-Pres. h. 47.

bagi pesawat udara sipil dan tidak berlaku bagi pesawat udara negara huruf (a). Kemudian dalam huruf (b) menjelaskan bahwa pesawat yang digunakan untuk kepentingan militer, bea-cukai, serta kepolisian dianggap sebagai pesawat udara negara. Poin selanjutnya huruf (c) ialah pesawat udara negara dari negara anggota tidak boleh terbang di atas atau mendarat di wilayah negara anggota lainnya tanpa izin berdasarkan perjanjian khusus atau bentuk lainnya, serta sesuai dengan syarat-syarat yang ditentukan. Dan dalam poin huruf (d) disebutkan bahwa negara-negara anggota, berusaha, apabila mengeluarkan peraturan bagi pesawat udara negara mereka, mereka akan benar-benar memperhatikan keselamatan penerbangan sipil. Secara garis besar, ketentuan dalam Pasal 3 konvensi ini bermaksud memberikan gambaran bahwa pesawat udara negara pada dasarnya tidak diperbolehkan melintasi / mendarat di wilayah negara lain tanpa adanya izin khusus berdasarkan perjanjian yang oleh suatu negara dengan negara kolong yang bersangkutan. Selain itu ketentuan yang terdapat dalam konvensi ini bertujuan untuk menentukan kewajiban yang harus dipenuhi oleh negara kolong, dimana harus memberikan perlakuan yang sama dan tidak melakukan hal-hal yang bersifat diskriminatif.

Berkenaan dengan klasifikasi pesawat udara baik sipil maupun negara tidak dijelaskan secara mendetail dalam ketentuan konvensi ini. Konvensi ini hanya memberikan penjelasan terkait dengan lingkup berlakunya konvensi terhadap pesawat udara sipil saja dan tidak termasuk pesawat udara negara, serta memberikan penjelasan terkait dengan jenis-jenis dari pesawat udara negara seperti yang disebutkan dalam bunyi huruf (b) Pasal 3. Dalam ketentuan Konvensi Chicago 1944, secara luas hanya berbicara mengenai pesawat udara sipil. Berkenaan dengan pesawat udara negara berada di luar konvensi ini, akan tetapi tidak membatasi pula dengan beberapa hal yang sifatnya juga melingkupi konteks pesawat udara negara. Sifat kegiatan penerbangan yang dilakukan dengan pesawat udara negara tidak bersifat komersial / perniagaan. Artinya tidak ada keuntungan yang diperoleh dalam bentuk pembayaran terhadap penggunaannya. Permasalahan yang memang muncul ialah berkaitan dengan bagaimana penentuan status hukum dari penggunaan pesawat udara sipil yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan. Apakah masih tetap dianggap sebagai pesawat udara sipil atau pesawat udara negara?

Dalam hukum udara perlu diketahui beberapa prinsip atau asas yang berlaku secara internasional. Kolossov 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.⁶ 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). Pengakuan nasionalitas ini penting untuk menentukan hak kebebasan udara yang dimiliki pesawat udara tersebut berdasarkan kualifikasinya. Prinsip dimana 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.

Sebagai penambahan dasar hukum klasifikasi atau kualifikasi suatu pesawat udara apakah termasuk kategori pesawat udara sipil atau pesawat udara negara, Konvensi Chicago 1944 pada Pasal 5 dan Pasal 6 menjelaskan beberapa hal berkenaan dengan kegiatan penerbangan internasional yang berjadwal maupun tidak berjadwal. Pasal 5 menyebutkan bahwa penerbangan internasional tidak berjadwal memiliki hak untuk melintasi wilayah udara negara peserta lainnya, melakukan pendaratan *nonstop*, mendarat di wilayah negara peserta bukan untuk tujuan lalu lintas udara atas persetujuan negara peserta yang bersangkutan. Maksud dari ketentuan pasal di atas ialah berkenaan dengan penerbangan tidak berjadwal

⁶ Diederiks-Veschoor, (1998) *Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara Dan Hukum Ruang Angkasa*, penerjemah : Bambang Iriana, Jakarta: Sinar Grafika. h. 10.

internasional, tidak mengharuskan penerbangan tersebut untuk mendapat perizinan dari negara kolong dalam hal melintasi wilayah negaranya, akan tetapi perlu memerhatikan persyaratan yang memang telah ditetapkan oleh negara kolong.

Ketentuan di atas, jika dipahami dan ditelaah lebih dalam maka dapat ditemukan bahwa kualifikasi penerbangan tidak berjadwal internasional ini dalam kegiatannya ialah mencakup pula kegiatan penerbangan yang menggunakan pesawat udara negara. Alasan mendasar yang bisa dilihat dari adanya pemahaman tersebut ialah unsur dari pengertian pesawat udara negara, dimana pesawat udara negara dalam hal melakukan kegiatan penerbangannya tidak terikat jadwal yang berkelanjutan. Artinya penerbangan menggunakan pesawat udara negara tersebut tidak mengikuti ketentuan jadwal seperti halnya kegiatan penerbangan menggunakan pesawat udara sipil, yang memang wajib memiliki jadwal tetap dan konsisten demi pemenuhan kegiatan penerbangan sipil yang juga bersifat komersial atau keniagaan. Selain itu, melihat ketentuan pasal ini juga menyebutkan bahwa berkaitan dengan perizinan melintasi wilayah udara negara peserta, penerbangan tidak berjadwal internasional ini tidak mewajibkan adanya proses pengajuan perizinan terlebih dahulu oleh pelaku kegiatan penerbangan kepada negara kolong, melainkan hanya perlu memperhatikan beberapa hal yang menjadi persyaratan yang telah ditetapkan oleh negara kolong. Hal ini menjadi salah satu alasan yang mengarah pada kualifikasi dari penerbangan tidak berjadwal internasional, yang mencakup pula kegiatan penerbangan menggunakan pesawat udara negara, karena terhadap pesawat udara negara dan dalam pemenuhan perolehan izin lintas terbang, hanya perlu memperhatikan persyaratan yang ditetapkan negara kolong, yang mana hal tersebut berisi kesepakatan ataupun perjanjian antara negara pelintas dan negara kolong/negara yang dilintasi wilayah udaranya dalam suatu perjanjian bilateral.

Kemudian dalam ketentuan pasal 6 Konvensi Chicago 1944 disebutkan penjelasan yang berkaitan dengan penerbangan berjadwal internasional. Ketentuan pasal ini secara garis besar menyebutkan bahwa tidak ada penerbangan berjadwal internasional yang menjalankan kegiatannya terlebih dahulu sebelum memperoleh izin dari negara kolong. Maksud dari pasal ini ialah setiap penerbangan berjadwal internasional, tidak diperbolehkan melintasi bahkan melakukan kegiatannya tanpa memiliki izin terlebih dahulu dari negara kolong. Artinya harus ada pengajuan

perizinan yang dilakukan bagi setiap pelaku kegiatan penerbangan berjadwal internasional terlebih dahulu agar penerbangan tersebut nantinya mendapatkan hak-hak kebebasan lintas terbang yang mana sesuai dengan kegiatan penerbangan yang dilakukannya. Ketentuan mengenai perizinan disampaikan berdasarkan ketentuan yang ditetapkan berdasarkan peraturan baik yang sifatnya didasari oleh konvensi internasional, perjanjian internasional serta peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku. Sebagai penambahan juga perlu diingat bahwa setiap hal-hal yang berkenaan dengan hak-hak kebebasan lintas terbang suatu penerbangan internasional terkhusus penerbangan berjadwal internasional juga mengikuti ketentuan berdasarkan perjanjian-perjanjian yang dilakukan antar negara yang memiliki kepentingan baik bersifat bilateral maupun multilateral.

Ketentuan-ketentuan berkaitan dengan hak-hak kebebasan lintas terbang suatu pesawat udara baik sipil maupun negara, berdasarkan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal disebutkan dalam perjanjian-perjanjian internasional yang ada dan berlaku secara universal, serta diadopsi oleh setiap negara yang memang memiliki kepentingan atas setiap kegiatan keudaraan/penerbangan yang dilakukan. Perjanjian internasional pertama yang menjadi acuan terhadap pemberian hak-hak lintas terbang suatu pesawat udara ialah Perjanjian Penerbangan Lintas Internasional (*International Air Services Transit Agreement, Chicago 1944*). Hak kebebasan lintas terbang yang terdapat di dalam perjanjian internasional ini adalah hak untuk terbang melintas (*over fly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan. Hak seperti ini sering disebut juga sebagai kebebasan udara ke-1 (*first freedom of air*). Selain itu terdapat pula hak kebebasan udara yang menyebutkan hak untuk melakukan pendaratan di negara lain untuk keperluan yang sifatnya hanya untuk hal-hal teknis atau operasional (*technical landing*), tidak memiliki hak untuk mengangkut atau mengambil ataupun menurunkan penumpang dan/atau barang kargo secara komersial. Adapun hak kedua ini sering juga disebut sebagai hak kebebasan udara ke-2 (*second freedom of the air*).

Secara umum kedua hak kebebasan udara diatas, dikenal dengan sebutan *two freedom of the air*. Jika melihat beberapa ketentuan mengenai hak-hak kebebasan udara, secara eksplisit memberikan gambaran bahwa hak tersebut diberikan kepada pesawat udara negara. Hal ini berkenaan dengan kualifikasi penerbangan tidak

berjadwal internasional, yang mana ketentuan hak kebebasan udara ini memiliki keterkaitan serta bersesuaian dengan substansi ketentuan Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 yang sebelumnya telah disebutkan. Kesesuaian yang dimaksud ialah berkenaan dengan hak untuk melintas ataupun melakukan pendaratan di negara lain, akan tetapi tidak melakukan aktivitas ataupun kegiatan yang sifatnya adalah kegiatan penerbangan berjadwal internasional menggunakan pesawat udara sipil.

Perjanjian internasional selanjutnya ialah Perjanjian Transportasi Udara Internasional (*International Air Transport Agreement, Chicago 1944*). Hak-hak yang disebut dalam perjanjian internasional ini lazim dikenal dengan istilah *five freedom of the air*. Substansi perjanjian internasional ini, pada poin pertama dan kedua menyebutkan kembali terkait hak kebebasan udara yang telah disebutkan pada Perjanjian Lintas Internasional. Penambahan poin dalam perjanjian internasional ini adalah 5 hak kebebasan udara dimana isi dari kesemua hak tersebut mengandung makna bahwa hak-hak kebebasan udara ini berlaku terhadap kegiatan penerbangan berjadwal internasional menggunakan pesawat udara sipil. Hal ini dapat kita lihat pada kata “komersial” yang dicantumkan sebagai petunjuk dalam pemaknaan hak kebebasan udara terhadap pesawat udara sipil yang melakukan kegiatan penerbangan berjadwal internasional. Semua perjanjian internasional yang disebutkan merupakan perjanjian yang dilakukan antar negara yang berkepentingan, dan saling bertukar hak kebebasan udara dalam dunia penerbangan.

Indonesia sendiri memiliki peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang segala hal yang berkaitan dengan dunia penerbangan yaitu Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Dalam ketentuan undang-undang ini, pada Pasal 1 angka 8 dijelaskan terkait pesawat udara sipil yang diartikan sebagai pesawat udara yang digunakan dalam kegiatan angkutan udara baik niaga maupun bukan niaga. Maksudnya ialah penggunaan pesawat udara sipil ini dapat digunakan untuk kegiatan angkutan udara yang sifatnya komersial atau kegiatan angkutan udara yang dilakukan secara komersial. Selain itu juga pesawat udara sipil ini dapat digunakan dalam kegiatan angkutan udara yang sifatnya bukan niaga, yang mana kegiatan tersebut bukan untuk tujuan komersial melainkan untuk kepentingan yang diinginkan dari pihak yang menggunakan pesawat tersebut. Pada angka 7 pasal yang sama, dijelaskan terkait dengan pesawat udara negara, dimana pengertian dari

pesawat udara negara merupakan pesawat yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia (TNI), Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), kepabeanan serta instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Selain ketentuan di atas, Pasal 67 sampai Pasal 70 juga menyebutkan bahwa setiap pesawat udara negara yang dibuat dan dioperasikan harus memenuhi standar rancang bangun, produksi serta kelayakan (ayat 1). Kemudian pada ayat (2) menjelaskan bahwa pesawat udara sebagaimana dimaksud ayat (1) wajib memiliki identitas. Identitas yang dimaksud ialah berkaitan dengan tanda kebangsaan (bendera, huruf tanda kebangsaan) serta tanda pendaftaran pesawat udara (nomor, huruf tanda pendaftaran). Pasal 68 juga menyebutkan bahwa dalam keadaan tertentu pesawat udara negara dapat digunakan untuk keperluan angkutan udara sipil, begitu pula sebaliknya. Selain Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 ini, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 217 Tahun 2013 juga mengatur perihal penerbangan nasional. Peraturan ini berbicara mengenai keterbukaan atas informasi dari angkutan udara yang berkenaan dengan sistem pelayanan perizinan, pelaporan data serta pelayanan informasi data angkutan udara.

Dalam ketentuan Pasal 6 berbicara mengenai sistem perizinan angkutan udara yang terdiri dari izin usaha angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga, serta persetujuan terbang (*flight approval*). Pasal lainnya dalam ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini, yaitu Pasal 12 ayat (4) berkenaan persetujuan terbang menyebutkan bahwa permohonan persetujuan terbang diajukan selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja sebelum pelaksanaan penerbangan, dengan pengecualian terhadap kasus-kasus tertentu yang bersifat mendesak seperti pergantian pesawat udara, *spot porter*, perubahan jadwal penerbangan, perubahan rute penerbangan, *positioning flight*, *medical evacuation*, serta *VIP/VVIP flight*. Berkenaan dengan penerbangan VIP/VVIP ini mencakup pula di dalamnya yaitu penerbangan yang dilakukan oleh pemerintah. Jika melihat penggunaan pesawat udara milik maskapai penerbangan Garuda Indonesia yang digunakan oleh pemerintah pada masa pemerintahan Presiden Gusdur dan Megawati, maka dapat disimpulkan bahwa penggunaan tersebut sudah sesuai apabila didasarkan pada setiap ketentuan peraturan yang ada baik secara internasional maupun nasional.

Berdasarkan Konvensi Chicago 1944, perjanjian-perjanjian internasional, serta undang-undang dan peraturan pelaksana yang berlaku, kegiatan penerbangan yang dilakukan oleh Presiden dengan menggunakan pesawat udara milik maskapai Garuda Indonesia yang notabene adalah pesawat udara sipil, telah melalui perizinan serta prosedur dalam hal melakukan kegiatan penerbangan. Apabila tidak melalui proses perizinan serta mekanisme yang ditetapkan, tentu kegiatan penerbangan tersebut tidak akan berjalan dengan baik dan semestinya. Dan apabila pihak maskapai Garuda Indonesia tetap melakukan penerbangan kenegaraan menggunakan pesawat udara sipil tanpa memiliki izin & persetujuan terbang, tentu akan mengakibatkan pengenaan sanksi. Dapat disimpulkan bahwa berkenaan dengan dasar pengaturan klasifikasi pesawat udara sipil dan pesawat udara negara, didasarkan pada ketentuan konvensi internasional yang bersifat publik, perjanjian internasional yang mana memiliki keterkaitan yakni mengenai hak kebebasan udara yang akan diperoleh nantinya, serta peraturan perundang-undangan nasional yang mana mengatur segala bentuk kegiatan penerbangan serta penggunaan pesawat udara, demi terjaminnya pelaksanaan kedaulatan negara dengan kepastian hukum yang telah disesuaikan menurut kesepakatan internasional.

Status Hukum Pesawat Udara Komersial yang Digunakan Untuk Kepentingan Kenegaraan

Pemberian status hukum pesawat udara sipil/komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan, memang memiliki kesulitan tersendiri dalam penentuan apakah pesawat tersebut dikategorikan pesawat udara sipil/komersial, ataukah terqualifikasi sebagai pesawat udara negara. Konvensi Chicago 1944 tidak memberi jawaban pasti mengenai hal tersebut. Meskipun konvensi ini merupakan konvensi yang bersifat publik dalam pengaturan terkait kegiatan penerbangan, khususnya penerbangan sipil internasional. Akan tetapi konvensi ini sendiri tidak memberikan jawaban pasti mengenai status pesawat udara sipil/komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan, dan bahkan ketentuan ini tidak berlaku bagi pesawat udara negara. Sehingga pemaknaan status hukum pesawat udara sipil/komersial ini tidak memiliki ketentuan yang mengikat dan menjadi patokan dasar sebagai pemberian status hukum tersebut apabila digunakan untuk kepentingan kenegaraan.

Meski tidak ada ketentuan yang dengan pasti mengatur pemberian status hukum terhadap pesawat udara sipil/komersial, pada kenyataannya penggunaan pesawat udara sipil/komersial untuk kepentingan kenegaraan memang ada dan prakteknya hingga saat ini masih berjalan. Terkait penentuan status hukum pesawat udara sipil/komersial ini tidak bisa hanya sebatas melihat dari ketentuan yang diatur dalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 sebagai landasan pemaknaan atau penentuan status hukum dari pesawat udara sipil/komersial untuk kepentingan kenegaraan. Sebab dalam pasal tersebut tidak mengatur bagaimana mekanisme atau persyaratan sebagai bentuk pemberian status hukum pesawat udara sipil/komersial tersebut.⁷ Sehingga isi atau substansi dari Pasal 3 tersebut sudah selayaknya diberikan penambahan norma atau ketentuan yang memang memberikan kepastian hukum sebagai upaya dalam penyelesaian pemaknaan status hukum pesawat udara sipil/komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan.

Belum adanya ketentuan yang pasti mengatur pemberian status hukum atas negara secara internasional tidak hanya terjadi pada bidang penerbangan/keudaraan dalam hal pesawat kenegaraan, namun juga terjadi pada bidang kemaritiman yaitu dalam ketentuan mengenai garis pangkal milik negara pantai yang menggunakan UNCLOS (*United Nations Convention on The Law of The Sea*) tahun 1982 sebagai acuan dasar penentuan peraturan internasionalnya. Ketentuan mengenai garis pangkal dalam UNCLOS 1982 nyatanya tidak dapat beradaptasi pada perubahan fisik garis pangkal. Meskipun UNCLOS 1982 mengakui bahwa garis pangkal adalah sesuatu kondisi alamiah yang sangat tidak stabil dari suatu negara pantai, namun nyatanya UNCLOS 1982 belum dapat menjawab permasalahan ini, sehingga perundingan internasional tambahan yang baru perlu dilakukan oleh semua negara pantai dengan tujuan untuk menghindari sengketa internasional tentang batas maritim serta adanya kerangka hukum internasional yang formal.⁸

Jika melihat beberapa literatur yang berkenaan dengan status hukum pesawat udara sipil/komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan, secara *mutatis mutandis* haruslah dianggap sebagai pesawat udara Negara, sebab melihat

⁷ E. Saefullah Wirapradja, (2014), *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, 1 ed. Bandung: PT Alumni. *Op.Cit*, h. 135.

⁸ Pinastika Prajna Paramita, (2019), Pengaturan Garis Pangkal Terhadap Perubahan Garis Pantai dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea*, *Jurnal Yurispruden*, Vol. 2. No. 1. h. 101

daripada sifat kegiatan penerbangan yang dilakukan dalam penggunaan pesawat udara sipil/komersial tersebut. Penggunaan pesawat udara sipil/komersial ialah sebagai penunjang negara dalam hal ini pemerintah, untuk menjalankan dan melakukan kegiatannya sebagai wujud pencapaian tujuan negara yang berdampak pada kesejahteraan masyarakat. Maksud dari kalimat *secara mutatis mutandis* ini ialah menurut perubahan-perubahan yang diperlukan, artinya meski tidak memiliki ketentuan pasti untuk pemberian status hukum pesawat udara sipil/komersial untuk kepentingan kenegaraan sebagai pesawat udara negara, apabila terdapat hal-hal perubahan yang diperlukan menurut sifat kegiatan penerbangan yang dilakukan, maka pesawat udara sipil/komersial tersebut haruslah dianggap sebagai pesawat udara negara. Hal ini juga didukung dengan ketentuan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, dimana dalam Pasal 68 disebutkan bahwa dalam keadaan tertentu pesawat udara negara dapat digunakan untuk keperluan angkutan udara sipil dan sebaliknya. Kata “sebaliknya” haruslah dimaknai bahwa jika dalam keadaan tertentu maka pesawat udara sipil dapat juga digunakan dalam hal kegiatan angkutan penerbangan yang dibutuhkan oleh negara.

Jika melihat penggunaan pesawat udara milik maskapai penerbangan Garuda Indonesia yang digunakan pada masa pemerintahan Presiden Gusdur dan Megawati sebelumnya, dari pendapat para pakar terkait penyelesaian secara *mutatis mutandis* di atas maka sudah selayaknya pesawat udara tersebut dianggap sebagai pesawat udara negara. Dimana sifat dari kegiatan penerbangan yang dilakukan ialah untuk kepentingan kenegaraan. Sehingga terkait dengan status hukumnya ialah sebagai pesawat udara negara, yang mana penggunaan dari pesawat sipil/komersial tersebut membutuhkan perubahan-perubahan yang diperlukan sebagai pendukung berjalannya kegiatan penerbangan negara dalam hal ini pemerintah untuk melakukan setiap kegiatan-kegiatan kenegaraannya. Hal ini juga seharusnya dianggap wajar untuk dilakukan, mengingat pada masa pemerintahan kedua presiden tersebut belum ada ketentuan yang mengatur dan menentukan penetapan pesawat khusus kepresidenan hingga saat ini.

Ditarik penyelesaian permasalahan di atas dengan melihat ketentuan yang ada, maka penggunaan pesawat udara milik maskapai Garuda Indonesia tersebut tetap berada dalam cakupan pesawat udara negara apabila digunakan oleh instansi

pemerintah dan unsur pemerintah lainnya. Sebab maskapai Garuda Indonesia dalam hal kepemilikannya ialah dimiliki oleh negara (BUMN), sehingga tentu memiliki hak khusus dalam kegiatan penerbangan yang dilakukan oleh Negara. Maskapai tersebut telah mendapat lisensi untuk melakukan kegiatan penerbangan yang berada di luar kegiatan penerbangan yang sifatnya komersial/niaga. Jika melihat ketentuan yang ada dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 217 Tahun 2013, maka maskapai Garuda Indonesia telah memiliki izin serta persetujuan terbang yang diwajibkan untuk dimiliki apabila melakukan kegiatan penerbangan di luar daripada kegiatan penerbangan menggunakan pesawat sipil yang sifatnya komersial. Hal ini telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 217 tahun 2013 Pasal 6 terkait dengan perizinan serta Pasal 12 ayat (4) tentang persetujuan terbang (*flight approval*). Berkenaan dengan permasalahan status hukum pesawat udara sipil/komersial yang digunakan untuk kepentingan kenegaraan, selayaknya memang dianggap sebagai pesawat udara negara sebab sifat dari penggunaan pesawat tersebut adalah untuk kepentingan kenegaraan. Adapun kepentingan kenegaraan tersebut berbeda halnya dari kegiatan penerbangan yang dilakukan untuk penerbangan sipil dengan pesawat udara sipil, yang tujuan dari kegiatan tersebut adalah keniagaan atau komersial.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari penelitian dan pengkajian yang dilakukan, maka dapat disimpulkan beberapa hal, antara lain sebagai berikut:

- a. Berkaitan dengan pengaturan atau dasar hukum klasifikasi pesawat udara, berdasarkan ketentuan internasional yang ada dalam ketentuan Pasal 3 Konvensi Chicago 1944. Meskipun tidak memiliki penjelasan yang lengkap terkait dengan pembagian macam dari pesawat udara, akan tetapi secara internasional ketentuan dalam pasal ini menjadi acuan untuk memahami macam-macam pesawat udara dari segi sifat kegiatannya apakah untuk penggunaan secara komersial atau untuk kepentingan kenegaraan. peraturan tentang pembagian tersebut juga tercantum dalam ketentuan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 serta dalam ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 217 Tahun 2013.

- b. Berkaitan dengan status hukum pesawat udara sipil yang digunakan untuk kepentingan penerbangan kenegaraan, selayaknya secara *mutatis mutandis* dianggap sebagai pesawat udara negara. Sebab dari sifat kegiatan yang dilakukan, bukan merupakan kegiatan yang sifatnya komersial/berhubungan dengan niaga, melainkan kegiatan penerbangan khusus dalam pemenuhan kepentingan kenegaraan, sehingga sifatnya lebih kepada penerbangan bukan niaga. Selain itu kegiatan penerbangan ini bukan termasuk dalam kegiatan penerbangan berjadwal, sebab penerbangan kenegaraan tidak memiliki ketetapan dari segi jadwal penerbangan, sedangkan penerbangan yang sifatnya niaga dan untuk kepentingan komersial, adalah memiliki jadwal serta waktu yang tetap dari segi pelaksanaan kegiatan yang dilakukan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian, beberapa saran yang penulis ajukan :

- a. Perlu adanya pengaturan lebih lanjut terkait pengaturan pembagian klasifikasi pesawat udara sipil dan pesawat udara negara. Maksudnya ialah pengembangan substansi Pasal 3 Konvensi Chicago, berkenaan dengan pengertian dari pesawat udara sipil dan pesawat udara negara yang dapat dipahami secara jelas dan tidak menimbulkan kerancuan untuk mengetahui pembagian serta perbedaan dari kedua macam pesawat udara tersebut.
- b. Perlu adanya ketentuan yang pasti dengan pengembangan atau penambahan substansi mengenai pengaturan yang mengarah pada pemahaman berkaitan dengan pemberian status hukum suatu pesawat udara sipil yang digunakan untuk kepentingan penerbangan kenegaraan.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 217 Tahun 2013
tentang Keterbukaan Informasi Angkutan Udara

Konvensi dan Perjanjian Internasional

Perserikatan Bangsa-Bangsa, *Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional*

Buku

Efendi, Jonaedi., dan Ibrahim, Johnny. 2018, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Depok; Prenadamedia Group.

Soekanto, Soerjono. 1986, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta; UI-Pres.

Wirapradja, E. Saefullah. 2014, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, 1 ed. Bandung; PT Alumni.

Veschoor, Diederiks. 1998, *Persamaan Dan Perbedaan Antara Hukum Udara Dan Hukum Ruang Angkasa*, penerjemah : Bambang Iriana, Jakarta; Sinar Grafika.

Jurnal

Paramita, Pinastika. P, 2019, Pengaturan Garis Pangkal terhadap Perubahan Garis Pantai dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea*, *Jurnal Yurispruden*, Vol. 2. No. 1.

Internet

Antares, R. P. (2019), *Sejarah Pesawat Kepresidenan dari Masa ke Masa*. Diakses 2 Oktober 2019. Tagar.id. Website: <https://www.tagar.id/sejarah-pesawat-kepresidenan-dari-masa-ke-masa>