

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Istilah kedaulatan untuk pertama kali dikemukakan oleh Jean Bodin (1530-1596), dalam bukunya “*six Livres de republique*”. Secara etimologis kedaulatan berasal dari bahasa Arab, Daulat yang berarti kekuasaan atau dinasti pemerintahan. Selain itu dari bahasa Latin yakni, Supremus yang artinya tertinggi. Jadi kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi pada suatu negara atau kekuasaan yang tidak terletak di bawah kekuasaan negara lain. Dalam hukum internasional, konsep kedaulatan terkait dengan suatu pemerintahan yang memiliki kendali penuh dalam urusan negerinya sendiri dalam suatu wilayah atau batas teritorial geografisnya, dan dalam konteks tertentu terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum sendiri.<sup>1</sup>

Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional.<sup>2</sup> Kedaulatan suatu negara tidak lagi bersifat mutlak atau absolut, akan tetapi pada batas-batas tertentu harus menghormati kedaulatan negara lain, yang diatur melalui hukum internasional. Hal inilah yang kemudian dikenal dengan istilah kedaulatan negara bersifat relatif (*Relative Sovereignty of State*).

Kedaulatan negara merupakan karakteristik negara yang secara politik merdeka dari negara lainnya, baik secara de jure maupun de facto. Kedaulatan itu pada dasarnya mengandung dua aspek, aspek internal yaitu berupa kekuasaan tertinggi untuk mengatur segala sesuatu yang ada atau yang terjadi di dalam batas-batas wilayahnya. Dan yang kedua adalah, aspek eksternal yaitu kekuasaan tertinggi untuk mengadakan hubungan dengan

---

<sup>1</sup> Romi Librayanto, *Ilmu Negara: Suatu Pengantar*, Pustaka Refleksi, Makassar, 2010, hlm. 158.

<sup>2</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, 2005, hlm. 24.

anggota masyarakat internasional maupun mengatur segala sesuatu yang berada atau terjadi di luar wilayah negara itu sepanjang masih ada kaitannya dengan kepentingan negara itu.<sup>3</sup>

Untuk melindungi kedaulatan sebuah negara, ditetapkan peraturan perundang-undangan yang dapat memproteksi wilayah negara tersebut dari intervensi maupun segala macam gangguan dari pihak asing. Peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh sebuah negara harus memperhatikan hukum internasional yang dijadikan standar oleh masyarakat internasional. Meskipun setiap negara telah mempunyai batas wilayah yang jelas dan telah diakui melalui mekanisme hukum internasional namun pelanggaran terhadap batas wilayah kerap terjadi. Pelanggaran ini kadang bersifat tidak disengaja namun seringkali pula dilakukan secara sengaja untuk berbagai tujuan tertentu.<sup>4</sup>

Dalam dunia penerbangan dikenal perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*), perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft*) diatur dalam Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Jenewa 1958, dan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang UNCLOS. Di berbagai hukum nasional seperti di Amerika Serikat, Australia, Belanda, Inggris, dan Indonesia juga membuat perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*), dengan pesawat udara negara (*state aircraft*).

Salah satu pengaturan mengenai pesawat udara negara dengan pesawat udara sipil terdapat dalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944. Konvensi tersebut mengatur bahwa pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan untuk militer, polisi, dan bea cukai, sedangkan yang dimaksudkan dengan pesawat udara sipil (*civil aircraft*) adalah pesawat udara selain pesawat udara negara (*state aircraft*). Pesawat udara negara tidak mempunyai hak melakukan penerbangan di atas negara anggota lainnya, sedangkan pesawat

---

<sup>3</sup> I Wayan Parthina, *Pengantar Hukum Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 2003, hlm. 345.

<sup>4</sup> Danang Risdiarto, *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal*, Jurnal Rechts Vinding, Volume 5, Nomor 1, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta Timur, April 2016, hlm. 70-71.

udara sipil yang melakukan penerbangan tidak berjadwal dapat melakukan penerbangan di atas negara anggota lainnya. Pembahasan mengenai penerbangan sipil yang telah dimulai pada Konvensi Paris, yang dinilai para pihak banyak kekurangan, akan tetapi Konvensi Paris mengandung banyak kekurangan, namun hal itu harus diakui sebagai salah satu usaha untuk merumuskan suatu peraturan yang uniform mengenai hukum udara bidang publik.<sup>5</sup>

Kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat *complete and exclusive* adalah konsep hukum yang sudah diakui sebagai sebuah rezim hukum internasional yang sudah mapan, namun dalam perkembangannya konsep ini terdegradasi dengan lahirnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan jasa penerbangan. Implikasinya konsep penguasaan negara terhadap ruang udara dalam hukum nasional Indonesia menjadi bergeser. Kedua hal ini tentu secara teoritis merupakan dua konsep yang akan berbenturan yang harus ditemukan jawaban untuk menyelesaikannya.<sup>6</sup>

*Indonesia is an independent state that gained its independence through means of a painful liberation war. As a consequence, Indonesia was not eager to adopt the colonial legal system. It went on to construct its own legal architecture.*<sup>7</sup> Indonesia adalah negara merdeka yang merdeka Melalui perang kemerdekaan yang menyakitkan. Sebagai konsekuensinya, Indonesia tidak ingin mengadopsi sistem hukum kolonial. Itu terus berlanjut membangun arsitektur hukumnya sendiri.

Setiap negara pada prinsipnya mempunyai kedaulatan penuh atas wilayahnya baik darat, air, maupun udara, dimana hukum yang berlaku adalah hukum nasional negara masing-masing. Batas-batas wilayah suatu negara telah diatur berdasarkan atas suatu perjanjian yang

---

<sup>5</sup> Fans Likadja, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Bina Cipta, Jakarta 1987, hlm. 14.

<sup>6</sup> Endang Puji Lestari, *Rekonsepsi Hak Penguasaan Negara Atas Wilayah Udara Di Tengah Kebijakan Liberalisasi Penerbangan*, Jurnal Rechts Vinding, Volume 5, Nomor 1, Kementerian Perhubungan RI dan Mahasiswa Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Padjadjaran Merdeka Barat, Jakarta Pusat, April 2016, hlm. 330.

<sup>7</sup> Damos Dumoli Agusman, *The Dynamic Development On Indonesia's Attitude Toward International Law*, Jurnal Hukum Internasional, Volume 13 Number 1, Secretary of Directorate General for Legal and Treaties Affairs, Ministry of Foreign Affairs, Indonesia, October 2015, hlm. 3.

dilakukan oleh 2 (dua) atau lebih negara yang wilayahnya berdekatan. Negara dibagi atas beberapa macam negara sesuai dengan letak geografis serta besar kecilnya suatu negara, seperti negara mini atau sering disebut dengan negara liliput, negara pantai, negara kepulauan dan sebagainya.<sup>8</sup>

Tujuan tersebut diartikan sebagai sebuah ideologi bagi Negara. Ideologi adalah suatu pandangan atau sistem nilai yang menyeluruh dan mendalam tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh suatu masyarakat, dan mengerti cara-cara yang paling dianggap baik untuk mencapai tujuan. Tujuan dan cara itu secara moral dianggap paling baik dan adil untuk mengatur perilaku sosial warga masyarakat dalam berbagai segi kehidupan.<sup>9</sup>

Setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya, baik untuk operasi penerbangan nasional maupun internasional yang berasal atau ke negara tersebut. Namun demikian peraturan tersebut harus berlaku terhadap semua pesawat udara nasional maupun internasional, bila negara tersebut mengeluarkan peraturan harus mempertimbangkan keselamatan penerbangan sipil, hukum dan regulasi penerbangan yang berlaku adalah hukum nasional negara tersebut, kecuali pesawat udara yang terbang di atas laut lepas akan berlaku hukum internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 beserta peraturan pelaksanaannya.<sup>10</sup>

Dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konsitusi penerbangan sipil internasional. Konvensi tersebut dijadikan acuan dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) untuk penyelenggaraan penerbangan sipil internasional. Kemudian di bidang hukum udara perdata internasional juga terdapat berbagai konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol serta suplemennya. Konvensi tersebut

---

<sup>8</sup> F. Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Univesitas Atma Jaya, Yogyakarta, 1998, hlm. 26.

<sup>9</sup> Ramlan Subakti, *Memahami Ilmu Politik*, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 1992, hlm. 48.

<sup>10</sup> K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, Dan Hokum Angkasa*, Mandar Maju, Jakarta 1995, hlm. 26.

mengatur tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga (*third parties liability*) beserta protokolnya, konvensi mengenai pengakuan hak atas pesawat udara, di samping hukum nasional perdata maupun publik sebagai implementasi konvensi internasional tersebut di atas.

Tujuan konferensi penerbangan sipil internasional tampak dengan jelas pada pembukaan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago pada tahun 1944. Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konsitusi penerbangan sipil internasional. Konvensi tersebut dijadikan acuan dalam pembuatan hukum nasional bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*ICAO*) untuk penyelenggaraan penerbangan sipil internasional.

Kemudian di bidang hukum udara perdata internasional juga terdapat berbagai konvensi internasional seperti Konvensi Warsawa 1929 beserta protokol serta suplemennya. Konvensi tersebut mengatur tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga (*third parties liability*) beserta protokolnya, konvensi mengenai pengakuan hak atas pesawat udara, di samping hukum nasional perdata maupun publik sebagai implementasi konvensi internasional tersebut di atas. Tujuan konferensi penerbangan sipil internasional tampak dengan jelas pada pembukaan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditanda tangani di Chicago pada tahun 1944. Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti (*airworthiness*), transportasi bahan peledak, izin penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain.<sup>11</sup>

Kedaulatan merupakan salah satu unsur eksistensi sebuah Negara, dari sudut ilmu bahasa kedaulatan dapat diartikan sebagai sebuah kekuasaan tertinggi atas pemerintah

---

<sup>11</sup> K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan International*, PT. Raja Grafindo, Jakarta 2007, hlm. 44.

Negara, daerah, dan sebagainya, dalam konteks ilmu tata Negara. Parthiana menyatakan bahwa kedaulatan dapat diartikan sebagai kekuasaan tertinggi yang mutlak, utuh, bulat dan tidak dapat dibagi-bagi dan oleh karena itu tidak dapat ditempatkan dibawah kekuasaan lain, namun demikian dalam proses perkembangan lebih lanjut, telah perubahan makna kedaulatan Negara.<sup>12</sup>

Mochtar Kusumaatmadja menyatakan bahwa kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki dari Negara, dimana Negara tersebut berdaulat, tetapi mempunyai batas-batasnya, yaitu ruang berlakunya kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah Negara itu, diluar wilayahnya Negara tersebut tidak lagi memiliki kekuasaan demikian, berkenaan dengan hal tersebut, kedaulatan tidak dipandang sebagai sesuatu yang bulat dan utuh, melainkan dalam batas-batas tertentu sudah tunduk pada pembatasan-pembatasan yang berupa hukum internasional maupun kedaulatan dari sesame Negara lainnya, berkaitan dengan arti dan makna kedaulatan, Jean Bodin menyatakan bahwa kedaulatan merupakan atribut dan ciri khusus dari suatu Negara tanpa adanya kedaulatan, maka tidak aka nada yang dinamakan Negara.<sup>13</sup>

Negara mempunyai yurisdiksi, hak atau wewenang untuk menetapkan hukum dalam wilayah kedaulatannya. Masalah yurisdiksi Negara timbul karena dalam masyarakat internasional masing-masing negara merupakan anggota yang berdaulat, disamping itu hubungan-hubungan kehidupan yang berlaku dalam kehidupan masyarakat internasional terjadi melampaui batas-batas suatu negara.<sup>14</sup>

Asas teritorial merupakan salah satu asas yang digunakan untuk melandasi yurisdiksi negara atas orang, perbuatan dan benda. Asas teritorial menetapkan bahwa yurisdiksi negara berlaku bagi orang, perbuatan dan benda yang ada di wilayahnya. Kondisi tersebut secara

---

<sup>12</sup> Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011, hlm. 2-3

<sup>13</sup> Fred Isjwara, *Pengantar Ilmu Politik*, Bina Cipta, Bandung, 1996, hlm. 9.

<sup>14</sup> F. Sugeng Istanto, *Op. Cit.*, hlm. 47.

tidak langsung menyebabkan semua benda yang ada dalam wilayah suatu negara tunduk pada kekuasaan dan hukum negara yang bersangkutan.<sup>15</sup>

Masalah pengelolaan dan pertahanan di wilayah perbatasan sangat terkait erat dengan konsepsi dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah serta tafsir atau persepsi atas ancaman yang dihadapi. Dengan demikian, pengelolaan dan pertahanan wilayah perbatasan dapat disimpulkan sebagai segala upaya untuk mewujudkan eksistensi suatu negara yang ditandai dengan terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari pelbagai jenis ancaman. Konsepsi ini merupakan bagian dari satu pemahaman totalitas mengenai konsep keamanan nasional yang intinya adalah “kemampuan negara melindungi apa yang ditetapkan sebagai nilai-nilai inti (*core values*), dimana pencapaiannya merupakan sebuah proses terus-menerus, dengan menggunakan segala elemen power dan resources yang ada serta melingkupi semua aspek kehidupan.<sup>16</sup>

Sesuai Konvensi Chicago 1944, dalam pasal 1 dinyatakan bahwa setiap negara mempunyaidaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara ataswilayah kedaulatannya. Dari pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan darikedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial, adalah :

1. Setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udaranasionalnya;
2. Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpamendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udaraantara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.<sup>17</sup>

Menurut hukum internasional, kedaulatan akan wilayahnya sangatlah penting.

Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944, menyatakan bahwa kedaulatan suatu

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hlm. 48.

<sup>16</sup> Mufti Makarim. A, *Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara Republik Indonesia : Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional*, Jakarta, 2005, hlm. 89.

<sup>17</sup> Pasal 1, Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

negara itu atas wilayah udaranya bersifat mutlak dan eksklusif, dengan batas yurisdiksinya adalah batas wilayahnya yang telah ditentukan menurut hukum internasional. Dalam Konvensi Paris 1919 dan konvensi Chicago 1944 jelas disebutkan bahwa posisi pesawat militer adalah merupakan pesawat negara sehingga untuk melintasi wilayah udara negara lain diperlukan otorisasi khusus. Negara sebagai subjek terpenting memiliki kedaulatan teritorial yang diakui dan dilindungi oleh hukum internasional.

Oleh sebab itu, tidak ada pesawat udara asing yang dapat dengan bebas melintasi wilayah udara suatu negara lain, termasuk kapal udara negara. Pesawat pengebom Sukhoi Su-24 milik Angkatan Udara Rusia adalah merupakan pesawat udara militer dan dengan itu merupakan pesawat udara negara. Keterlibatan Rusia di dalam konflik yang terjadi di Suriah memperbolehkan pesawat militer mereka untuk terbang bebas di ruang udara Suriah, namun lain halnya di ruang udara Turki. Pada akhir bulan November 2015, pesawat tempur Rusia ditembak jatuh oleh Turki, namun insiden tersebut terjadi bukan tanpa adanya sebab. Pesawat tempur Rusia tersebut melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara Turki sehingga akhirnya ditembak jatuh oleh Turki, sesuai dengan yurisdiksi yang berlaku di dalam wilayah negara Turki.

Hingga kini, suatu konvensi internasional yang mengatur secara khusus tentang wilayah suatu negara maupun pesawat udara militer sebenarnya belum ada. Melihat banyaknya kasus pelanggaran kedaulatan yang terjadi seharusnya proses pembentukan konvensi-konvensi yang mengatur mengenai hal-hal tersebut seharusnya sudah dimulai agar dapat mengurangi terjadinya pelanggaran kedaulatan di kemudian hari dan memberikan kepastian hukum yang diperlukan oleh negara mengenai wilayahnya maupun juga mengenai penindakan terhadap pesawat udara militer suatu negara apabila melakukan pelanggaran.

Dengan tidak adanya pengaturan-pengaturan yang pasti mengenai kedua hal tersebut, menjadi sulit bagi suatu negara untuk mengambil tindakan hukum apabila terjadi pelanggaran



udara di wilayahnya yang dilakukan oleh pesawat udara militer. Sudah semestinya dibentuk pengaturan-pengaturan baru mengenai pesawat udara militer yang mencakup bidang internasional di dalam hukum udara internasional.

Maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pelanggaran Kedaulatan Di Wilayah Udara Nasional Terhadap Kasus Penembakan Pesawat Tempur Rusia Oleh Turki Tahun 2015 Menurut Hukum Internasional”**.

## **B. Masalah Pokok**

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis dalam hal ini menetapkan beberapa masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Adapun masalah tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional?
2. Bagaimana penyelesaian terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan judul skripsi yang dibuat oleh penulis dan berkaitan dengan pokok masalah yang dibahas, maka tujuan utama penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional.
- b. Untuk mengetahui penyelesaian terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional.

## **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah :

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan penulis dibidang ilmu hukum internasional mengenai pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional.
- b. Penulis sangat mengharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi masyarakat serta dijadikan sebagai bahan masukan dan sumber informasi serta bahan perbandingan dan dapat menambah wawasan dalam bidang ilmu pengetahuan bagi para penulis yang ingin mengadakan penelitian dibidang hukum internasional yang khususnya pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional.
- c. Dijadikan salah satu syarat bagi penulis untuk menyelesaikan pendidikan Strata Satu dan mendapatkan gelar Sarjana Hukum, sumbangan pemikiran bagi almamater dimana tempat penulis menuntut ilmu yaitu di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

## **D. Tinjauan Pustaka**

### **1. Konvensi Chicago 1944**

Konvensi Chicago merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini merupakan revisi dari konvensi Paris 1919, karena disebutkan kebebasan navigasi udara dalam Konvensi Paris merupakan hasil konsensi internasional yang diberikan kepada negara-negara penandatanganan konvensi. Konvensi Chicago ini diadakan di Chicago atas undangan Amerika Serikat dan dihadiri oleh 53 negara (tanpa *Uni Soviet*)

pada tanggal 1 November-7 Desember 1944. Konvensi ini mulai berlaku tanggal 7 April 1947.

Pada pasal 9 konvensi Chicago 1944 mengatur tentang area terlarang, yang merupakan modifikasi dari Konvensi Paris. Yang termasuk dalam area terlarang ini yaitu tidak ada lagi perbedaan pesawat yang diperbolehkan memasuki zona larangan terbang dan negara yang memiliki kedaulatan lah yang memerintahkan pesawat yang melanggar zona untuk mendarat dan diperiksa. Hal ini sangat berbeda dengan konvensi Paris yang menyebutkan bahwa pesawat yang melanggar zona larangan diwajibkan untuk segera mendarat di lapangan udara terdekat di luar zona.

a. *Internasional Air Services Agreement Signed at Chicago on 7 Desember 1944*

Persetujuan penerbangan lintas internasional atau *internatinoal air services transit agreement* (IASTA) of 1944 merupakan perjanjian internasional yang bersifat multilateral yang mempertukarkan hak-hak penerbangan (*five freedom of the air*) yang sering dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara internasional. Hak-hak kebebasan udara tersebut merupakan kebebasan udara ke-1 (*1<sup>st</sup> freedom of the air*), yaitu hak untuk terbang melintasi (*overfly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan dan hak kebebasan udara ke-2 (*2<sup>nd</sup> freedom of the air*) adalah hak untuk melakukan pendaratan dinegara lain untuk keperluan oprasional (*techical landing*) dan tidak berhak untuk mengambil dan/atau menurunkan penumpang dan/atau cargo secara komersial.<sup>18</sup>

b. *International Air Transport Agreement Signed at Chicago on Desember 1944*

Persetujuan Tranportasi Udara Internasional atau *International Air Transport Agreement* (IATA) of 1944 juga merupakan perjanjian internasional secara multilateral yang mempertukarkan hak-hak kebebasan udara (*five freedom of the air*) masing

---

<sup>18</sup> K Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional bagian Pertama*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 12.

masing kebebasan udara ke-1,2,3,4 dan ke-5. Kebebasan udara ke-3 (3<sup>rd</sup> *freedom of the air*) adalah hak untuk mengangkut penumpang, barang, dan pos secara komersial dari negara yang berjanji lainnya.<sup>19</sup>

## 2. Hukum Udara Internasional

Prinsip-prinsip hukum udara internasional terkandung ataupun tertuang dalam Konvensi-konvensi Hukum udara Internasional yang dari waktu ke waktu berkembang. Konvensi-konvensi tersebut muncul dari konferensi Internasional yang dilakukan negara-negara didunia yang menganggap perlu adanya aturan- aturan yang mengatur tentang ruang udara (*space*).

Sebagaimana telah disebutkan dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, ditegaskan bahwa kedaulatan suatu Negara dalam ruang udara di atas wilayahnya “*absolute*” dan “*exclusive*” dengan kata lain dalam hukum udara mengenai ruang udara digunakan prinsip kedaulatan mutlak. Prinsip ini menjadi patokan dari segala ketentuan dalam bidang penerbangan sipil, termasuk ketentuan-ketentuan mengenai aspek komersial, maka berarti ruang udara yang meliputi wilayah suatu negara merupakan suatu komoditi yang memiliki nilai komersial.<sup>20</sup> Dari prinsip tersebut di atas dapat dibagi empat prinsip, yaitu :

1. *Airspace Sovereignty* (Prinsip Kedaulatan di ruang udara)
2. *Nationality of Aircraft* (Prinsip Kebangsaan dari setiap pesawat udara).
3. *Condition to Fulfill with Respect to Aircraft or by Their Operators* (Prinsip adanya persyaratan tertentu yang harus dipenuhi baik oleh pesawat udara ataupun oleh operatornya).
4. *International Cooperation and Facilitation* (Prinsip kerja sama dan penyediaan fasilitas internasional).<sup>21</sup>

Prinsip kedaulatan di ruang udara (*sovereignty in the air*) yang bersifat mutlak ternyata dipergunakan untuk kepentingan dan keamanan negara, kedaulatan di ruang udara

---

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit Alumni, Bandung, 1994, hlm. 31.

<sup>21</sup> *Ibid.*

bukan berarti kedaulatan atas dasar kepemilikan secara fisik, tetapi yang dimiliki adalah yurisdiksi dan kontrol atas pemakaian ruang udara untuk tujuan keamanan di dalam kedaulatan suatu negara.

Didalam kedaulatan selalu tersimpul mengenai yurisdiksi, dengan kata lain masalah kedaulatan erat hubungannya dengan masalah yurisdiksi. Kedaulatan itu pada dasarnya mengandung dua aspek, yaitu :

1. Aspek internal yaitu berupa kekuasaan tertinggi untuk mengatur segala sesuatu yang ada atau terjadi didalam batas-batas wilayahnya.
2. Aspek eksternal yaitu kekuasaan tertinggi untuk mengadakan hubungan dengan anggota masyarakat internasional maupun mengatur segala sesuatu yang berada atau terjadi diluar wilayah negara itu tetapi sepanjang masih ada kaitannya dengan kepentingan negara itu.<sup>22</sup>

Berdasarkan kedaulatannya itu, maka dapat diturunkan hak, kekuasaan ataupun kewenangan negara untuk mengukur masalah intern maupun eksternnya. Dengan kata lain, dari kedaulatan tersebut lahir yurisdiksi negara (*state jurisdiction*). Dengan demikian hanya negara yang berdaulat yang memiliki yurisdiksi.

Yurisdiksi negara (state negara) menurut Imre Antoni Csabafi, dalam bahasa "*The Concept of State Jurisdiction in International Space Law*". mengemukakan pengertian tentang yurisdiksi negara dengan menyatakan sebagai berikut :

*State jurisdiction in public international law means the right of state to regulate or affect by legislative, executive or judicial measures the right of persons, acts or events with respect to matters not exclusively of domestic concern.*

Artinya :

Yurisdiksi negara dalam hukum publik internasional berarti hak dari suatu negara untuk mengatur atau mempengaruhi dengan langkah-langkah atau tindakan-tindakan yang bersifat legislatif, eksekutif atau yudikatif atas hak-hak individu, milik atau harta kekayaan, perilaku-perilaku atau peristiwa-peristiwa yang tidak semata-mata merupakan masalah dalam negeri.<sup>23</sup>

Berdasarkan pengertian diatas, dapat dikemukakan secara garis besar unsur-unsur dari yurisdiksi negara tersebut, sebagai berikut :

---

<sup>22</sup> I Wayan Parthiana, *Pengantar Hukum Internasional*, Mandar Maju, Bandung, 1990, hlm. 294-295.

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 296.

1. Hak, kekuasaan atau kewenangan.

Dalam hal ini sudah jelas bahwa dengan hak, kekuasaan dan kewenangan ini suatu negara akan berbuat atau melakukan sesuatu, yang sudah tentu pula harus berdasarkan atas hukum yaitu hukum internasional.

2. Mengatur (legislatif, eksekutif dan yudikatif).

Dalam hal ini adalah untuk mengatur atau mempengaruhi, didalamnya mencakup membuat menetapkan peraturan (legislatif); melaksanakan, menerapkan peraturan yang telah dibuat atau ditetapkan (eksekutif); memaksakan, mengenakan sanksi atau mengadili dan menghukum pihak yang melanggar peraturan tersebut (yudikatif).

3. Objek (hal, peristiwa, perilaku, masalah, orang, benda).

Dalam hal ini adalah objek yang memang dapat ditundukkan pada peraturan yang dibuat, dilaksanakan dan dipaksakan oleh negara tersebut. Objek itu dapat berbentuk, peristiwa, perilaku, masalah, orang, benda, ataupun perpaduan antara satu dengan yang lain.

4. Tidak semata-mata masalah dalam negeri (*not exclusively of domestic concern*).

Dalam hal ini tentulah erat kaitannya dengan masalah tempat dimana objek itu berada atau terjadi. Meskipun dalam kenyataan, masalah tempat dan objek ini tidak selalu diluar batas-batas wilayah negara, sebab boleh jadi mengenai tempat ini mengandung unsur domestik dan unsur bukan domestik.

5. Hukum internasional (sebagai dasar atau landasannya).

Dalam hal ini hak, kekuasaan dan kewenangan negara untuk mengatur objek yang tidak semata-mata merupakan masalah dalam negeri atau domestik itu, adalah berdasarkan pada hukum internasional.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 296-298.

Kedaulatan suatu negara di ruang atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh. Ketentuan ini merupakan masalah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara. Ini dinyatakan dalam pasal I konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional.<sup>25</sup>

Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya tersebut berbeda, misalnya dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifatnya yang demikian maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas demi pihak asing seperti terdapat di laut territorial suatu negara.

Sifat tertutup ruang udara nasional dapat dipahami mengingat udara sebagai media gerak amatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong.<sup>26</sup>

Hal ini pulalah yang mendorong setiap negara menggunakan standar penjagaan ruang udara wilayahnya secara ketat dan kaku, pelanggaran wilayah udara nasional sering kali ditindak dengan kekerasan senjata. Dari satu sisi penindakan tersebut dapat dibenarkan karena negara penuh dan utuh dalam kasus-kasus demikian. Tetapi dalam perkembangan selanjutnya mengalami kemajuan, khususnya dalam menghadapi pelanggaran wilayah udaranya oleh pesawat sipil asing.

Atas pertanyaan asas dan norma hukum yang menuju pada pembatasan tindakan, akhirnya secara tegas dinyatakan bahwa asas pertimbangan kemanusiaan yang mendasar (*Elementary Consideration of Humanity*) sebagai asas yang harus melandasi tindakan negara-negara kolong dalam menghadapi pelanggaran wilayah udaranya oleh pesawat udara sipil asing.

### **3. Transportasi Udara Sipil Ditinjau Dari Konvensi Chicago 1944**

Pengaturan dan Pemanfaatan Wilayah Udara pada Hukum Udara Internasional dan Nasional secara nasional diatur dalam perjanjian, baik perjanjian multilateral maupun

---

<sup>25</sup> Pasal I, konvensi Chicago 1944.

<sup>26</sup> T. May Rudy, *Hukum Internasional 2*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2001, hlm. 32.

bilateral, perjanjian bilateral tentang penerbangan sipil biasanya mengatur mengenai hak-hak penerbangan, rute penerbangan, kapasitas pengangkut udara, dan tarif jasa pengangkut udara, materi perjanjian tersebut dipengaruhi oleh perjanjian udara bermuda tahun 1946 antara Inggris Raya dan Amerika Serikat, konvensi bermuda tersebut memiliki karakteristik liberal dalam hal kapasitas angkutan udara, konvensi bermuda 1946 pada kemudian hari menjadi sebuah acuan utama bagi setiap negara untuk menyusun perjanjian jasa pengangkut udara sipil komersil selain *Chicago Standard form Agreement* dan *European Civil Aviation Conference Standard Form*<sup>27</sup>

Adapun pengaturan hukum udara secara internasional adalah sebagai berikut :

1. *Paris Convention*, beberapa bulan sebelum ditanda tangannya perjanjian perdamaian di versailles, dewan tertinggi dari Konferensi perdamaian memutuskan untuk mengadakan suatu panitia penerbangan dan memberi tugas kepadanya untuk menyiapkan suatu peraturan guna mengatur lalu lintas udara internasional dimasa yang akan datang, pekerjaan yang dilakukan panitia telah menghasilkan suatu perjanjian penerbangan, yang ditandatangani di Paris pada tanggal 13 oktober 1919 oleh 27 negara, perjanjian Paris ini merupakan cikal bakal dari lahirnya konvensi chicao.
2. Konvensi Chicago, menjelang berakhirnya perang dunia II, pemerintah Amerika Serikat yang pada waktu itu dijabat oleh Presiden Roosevelt telah mengambil inisiatif untuk mengundang berbagai Negara, baik Negara-negara sekutunya maupun Negara-negara netral di Eropa dan Asia, kecuali Negara-negara Amerika Latin untuk menghadiri suatu konferensi di Chicago, yang bertujuan menyusun ketentuan-ketentuan bersama yang baru mengenai lalu lintas udara sipil internasional dan mengganti perjanjian yang telah ada sebelumnya yakni Perjanjian Paris. Konferensi yang dilaksanakan di Chicago tersebut telah menghasilkan beberapa hal penting, yaitu :
  - a. Konvensi mengenai Penerbangan Sipil Internasional yang dikenal dengan Konvensi Chicago Tahun 1944 (*Convention Aviation Signed at Chicago on 7 Desember 1944*)
  - b. Persetujuan Transit Udara Internasional (IASTA/ *International Air Transit Agreement*)
  - c. Persetujuan Transportasi Udara Internasional (IATA/ *International Air Transport Agreement*).

Langkah-langkah Penyelesaian Sengketa pada pengaturan dan pemanfaatan wilayah udara nasional Indonesia, dalam perkembangannya angkutan udara menjadi salah satu moda

---

<sup>27</sup> <http://nela-febriz.blogspot.com/2011/09/hukum-udara-nasional-dan-internasional.html>, Diakses Pada Tanggal 5 Mei 2017.



angkutan yang diminati oleh sebagian orang bahkan hampir seluruh lapisan masyarakat, apalagi di era reformasi ini harga tarif pesawat terbang yang relatif murah dan semakin banyaknya maskapai penerbangan membuat masyarakat menengah ke bawah dapat menikmati jasa angkutan udara dengan mudah, untuk mendukung perkembangan angkutan udara tersebut diperlukan usaha kegiatan penunjang penerbangan dan bandar udara, berdasarkan Pasal 464 Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disingkat UU Penerbangan 2009) “Pada saat Undang-Undang ini berlaku semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini”, kegiatan penunjang penerbangan dan Bandar udara diatur dalam keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Usaha Kegiatan Penunjang Bandar Udara dan Kegiatan Penerbangan, dalam pertimbangannya dikatakan bahwa pelayanan jasa penunjang penerbangan dan penunjang kebandarudaraan untuk meningkatkan kelancaran dan mutu pelayanan angkutan udara.

Menurut keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007 Pasal 3 Ayat 1 Tentang berbagai jenis usaha penunjang kegiatan penerbangan. Usaha-usaha penunjang tersebut antara lain usaha penyediaan hangar pesawat udara, usaha pergudangan, usaha pelayanan jasa pengamanan, usaha jasa pelayanan penanganan barang bagasi (*baggage handling service*), dan lain-lain.

Usaha pelayanan jasa pengamanan (*security service*) merupakan pengamanan dan pemeriksaan untuk penumpang serta pemeriksaan dan pencocokan bagasi (*passenger and baggage screening and reconciliation*). Usaha jasa pelayanan barang bagasi (*baggage handling service*) merupakan pelayanan jasa barang bagasi yang akan dibawa bersamaan dengan penumpang saat akan menggunakan angkutan udara. Prinsip-prinsip tanggung jawab

pengangkut dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut :

Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*); bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan di dasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Unsu-runsur untuk menjadikan suatu perbuatan melanggar hukum dapat dituntut ganti rugi, yaitu antara lain :

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat;
2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya;
3. Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.

Makna dari “perbuatan melawan hukum,” tidak hanya perbuatan aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Penetapan ketentuan pasal 1365 BW ini memberi kebebasan kepada penggugat atau pihak yang dirugikan untuk membuktikan bahwa kerugian itu timbul akibat perbuatan melanggar hukum dari tergugat. Sedangkan aturan khusus mengenai tanggung jawab pengangkut berdasarkan prinsip kesalahan biasanya ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*); menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.

Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini

tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.

Penerbangan sipil yang dimaksudkan disini ialah penerbangan yang ditujukan bukan untuk perang dan berlaku bagi kalangan umum bukan militer menjelang berakhirnya Perang dunia kedua yang mana penerbangan sipil ini dapat dimanfaatkan sebagai peningkatan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan sebagai kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuh kembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur, dan memberikan kesempatan yang sama kepada negara-negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah persaingan yang tidak sehat.<sup>28</sup> Bila dirujuk pada konsep penerbangan dalam UU No. 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan, penerbangan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.<sup>29</sup>

Pada hakekatnya sumber hukum udara internasional bersumber pada hukum internasional dan hukum nasional. Pasal 38 Piagam Mahkamah Internasional mengatakan “*International Custom, as evidence of a general practices accepted as law*”. Sumber hukum udara internasional dapat berupa multilateral maupun bilateral diantaranya :

---

<sup>28</sup> K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik, Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 Desember 1944*, PT. Raja Grafindo Persada Jakarta, hlm. 56-57.

<sup>29</sup> Afnil Guza, *Undang-undang Penerbangan, UU RI No. 1 Tahun 2009*, Asa Mandiri, Jakarta, 2009, hlm. 2-3.

- a. Multilateral dan Bilateral Sumber hukum udara internasional yang bersifat multilateral adalah berupa konvensi-konvensi internasional yang bersifat multilateral juga bersifat bilateral. Pada saat ini Indonesia telah mempunyai perjanjian angkutan udara timbal balik (*bilateral air transport agreement*) tidak kurang dari 67 negara yang dapat digunakan sebagai sumber hukum internasional.
- b. Hukum Kebiasaan Internasional Dalam pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum internasional. Di dalam hukum udara internasional juga dikenal adanya hukum udara kebiasaan internasional.
- c. Ajaran Hukum (*Doktrin*)  
Ajaran Hukum (*Doktrin*) dalam hukum internasional dapat digunakan sebagai salah satu sumber hukum udara. Dalam *common law system*, atau *anglo saxon System* dikenal adanya ajaran hukum mengenai pemindahan resiko dari pelaku kepada korban. Menurut ajaran hukum tersebut, perusahaan penerbangan yang menyediakan transportasi umum bertanggung jawab terhadap kerugian negara yang diderita korban. Tanggung jawab tersebut berpindah dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*).
- d. Yurisprudensi Ada beberapa yurisprudensi yang dapat dikategorikan sebagai salah satu sumber-sumber hukum sebagaimana yang diatur dalam Pasal 38 ayat (1). Banyak kasus sengketa yang berkenaan dengan hukum udara, terutama berkenaan dengan tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan atau pengirim barang maupun terhadap pihak ketiga. Di Indonesia terdapat paling tidak dua macam yurisprudensi yang menyangkut hukum udara perdata, masing-masing gugatan Ny.Oswald terhadap Garuda Indonesia Airways, dalam tahun 1961 dan gugatan penduduk cengkareng VS Japan Airlines (JAL) pada tahun 2000. Dalam kasus penduduk cengkareng VS JAL mengenai tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, sedangkan Ny.Oswald VS Garuda Indonesia Airways (GIA) mengenai ganti rugi nonfisik. Pada prinsipnya, keputusan pengadilan tersebut hanya berlaku terhadap para pihak, tetapi seorang hakim boleh mengikuti yurisprudensi yang telah diputuskan hakim sebelumnya (*The decision of the court has no binding force except the parties and in respect if that particular cases*). Artinya keputusan mahkamah internasional tidak mempunyai kekuatan mengikat kecuali bagi pihak-pihak yang bersangkutan tertentu itu.

Pada saat ini tataran hukum nasional terkait dengan hukum nasional terdapat pada Undang-Undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Undang-Undang tersebut merupakan perubahan atas UU Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Dan juga Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara guna mengakomodasi ketentuan dari Pasal 62 ayat (1) huruf c & d dan ayat (3), Pasal 165, Pasal 168, Pasal 170, Pasal 172, Pasal 179, Pasal 18 ayat (3), dan Pasal 186 ayat (2) UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor

16 tahun 2009 junto Nomor pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya dengan pesawat udara (*safe transport of dangerous goods by air*), dan Konferensi ICAO yang dilaksanakan di Chicago tanggal 1 November.

## **E. Konsep Operasional**

Maka dari itu, guna menghindari kesalahan pembaca dalam menafsirkan judul penelitian diatas, maka dengan ini penulis memberikan batasan-batasan terhadap judul tersebut.

Pelanggaran adalah perilaku yang menyimpang untuk melakukan tindakan menurut kehendak sendiri tanpa memperhatikan peraturan yang telah dibuat.<sup>30</sup>

Kedaulatan adalah suatu hak eksklusif untuk menguasai suatu [wilayah pemerintahan](#), [masyarakat](#), atau atas diri sendiri terdapat penganut dalam dua teori yaitu berdasarkan pemberian dari [Tuhan](#) atau [Masyarakat](#).<sup>31</sup>

Penerbangan atau Airlines adalah sebuah organisasi atau perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.<sup>32</sup>

## **F. Metode Penelitian**

Untuk mempermudah penelitian penulis menggunakan metode sebagai berikut :

### **1. Jenis dan Sifat Penelitian**

#### **a. Jenis Penelitian**

---

<sup>30</sup> Pengertian Pelanggaran, <http://sarwono-supeno.blogspot.co.id/2012/04/pengertian-pelanggaran.html>, Diakses Pada Tanggal 5 Mei 2017.

<sup>31</sup> Kedaulatan, <https://id.wikipedia.org/wiki/Kedaulatan>, Diakses Pada Tanggal 5 Mei 2017.

<sup>32</sup> Pengertian Maskapai Penerbangan, <http://penerbang1.blogspot.co.id/2012/12/pengertian-maskapai-penerbangan.html>, Diakses Pada Tanggal 5 Mei 2017.

Dilihat dari jenisnya maka penelitian yang penulis lakukan termasuk dalam jenis penelitian Hukum Normatif atau penelitian kepustakaan.<sup>33</sup> Yang dimaksud dengan penelitian hukum normatif adalah, penelitian sebagai ciri khas dalam bidang hukum yang digunakan untuk membahas asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi hukum, sejarah hukum dan perbandingan hukum.<sup>34</sup>

#### b. Sifat Penelitian

Jenis penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian yang bersifat deskriptif analitis berupa penggambaran terhadap pelaksanaan mekanisme penyelesaian kasus<sup>35</sup> pelanggaran kedaulatan di wilayah udara internasional terhadap kasus pelanggaran kedaulatan di wilayah udara nasional terhadap kasus penembakan pesawat tempur Rusia oleh Turki Tahun 2015 menurut hukum internasional. Adapun sifat dari penelitian ini bertujuan untuk mendiskripsikan atau menceritakan serta menggambarkan secara sistematika faktual dan akurat mengenai fakta.

### 2. Data dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan dari penelitian ini adalah berupa data dokumen atau data sekunder dan dapat dibedakan menurut sumbernya terdiri dari :

1. Bahan hukum primer merupakan bahan-bahan hukum, yaitu Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Hukum Internasional.
2. Bahan hukum sekunder berupa bahan dari buku-buku literatur, skripsi, disertasi, artikel, dan jurnal.
3. Bahan hukum tertier berupa kamus bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.<sup>36</sup>

### 3. Analisis Data

---

<sup>33</sup> Buku Panduan Penulisan Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Islam Riau, UIR Press, Pekanbaru, 2015, hlm. 5.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Muhammad Muhdar, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 65.

<sup>36</sup> Buku Panduan Penulisan Skripsi, *Loc. Cit.*, hlm. 5.

Penelitian bidang hukum dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif, data dapat dianalisis secara kualitatif. Analisis kualitatif merupakan analisis dengan cara mendiskripsikan atau menggambarkan, kemudian membandingkan antara data dengan ketentuan peraturan perundang-undangan atau pendapat para ahli hukum. Tahapan analisis dari pengumpulan data, penggolongan data dan penyajian data.<sup>37</sup> Penulis akan menarik kesimpulan secara deduktif dengan diawali oleh hal-hal bersifat dari hal-hal yang khusus kepada hal-hal yang umum.

---

<sup>37</sup> *Ibid.*, hlm, 12-13.