

**PRINSIP SOVEREIGNTY DALAM TINDAKAN FORCE DOWN
PESAWAT ASING TANPA IZIN DI INDONESIA MENURUT CHICAGO
CONVENTION 1994**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum (S.H)



OLEH :

REFALDI FITRA

NPM : 151010338

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2022

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang betanda tangan dibawah ini :

Nama : REFALDI FITRA
NPM : 151010338
Tempat/Tanggal Lahir : KERINCI, 3 FEBRUARI 1996
Program Studi/Jurusan : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
Judul : PRINSIP SOVERBIGNTY DALAM TINDAKAN FORCE DOWN PESAWAT ASING TANPA IZIN DI INDONESIA MENURUT CONVENTION CHICAGO 1994.

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain, sepengetahuan saya belum pernah ditulis oleh orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil orang lain atau mencontek atau menjiplak hasil skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S1) yang telah saya peroleh di batalkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 30 Maret 2022

Yang menvatakan


REFALDI FITRA



Sertifikat

ORIGINALITAS PENELITIAN

Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Refaldi Fitra

151010338

Dengan Judul :

Prinsip Sovereignty Dalam Tindakan Force Down Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Chicago Convention 1994

Telah Lulus Similarity Sebesar Maksimal 30%

Pekanbaru, 04 Maret 2022

Prodi Ilmu Hukum

Harvia Santri, S.H., M.H.



FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU



FS 671471



No. Reg : 1019/VI/UPM FH UIR 2021

Paper ID : 1773962844/27 %

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



UNIVERSITAS ISLAM RIAU FAKULTAS HUKUM



Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau
Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27
Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Telah Dilaksanakan Bimbingan Skripsi Terhadap:

Nama : Refaldi Fitra
NPM : 151010338
Program Studi : Ilmu Hukum
Pembimbing : Roni Sahindra, S.H., M.H
Judul Skripsi : Prinsip Sovereignty Dalam Tindakan Force Down Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Convention Chicago 1994.

Tanggal	Berita Bimbingan	Paraf Pembimbing
12 Desember 2021	1. Pendahuluan Bab I 2. Tinjauan Umum Bab II 3. Hasil Penelitian Bab III	
5 Januari 2022	Periksa Kembali: 1. Tujuan Penelitian 2. Tinjauan Umum Bab II	
22 Januari 2022	1. Perbaiki Tabel 2. Perbaiki Kesimpulan dan saran	
17 Februari 2022	Periksa Kembali: 1. Kata Pengantar 2. Tabel Pada Bab I 3. Tambahkan Referensi Buku	
4 Maret 2022	ACC di turnitinkan Daftar Sidang	

Pekanbaru, 30 Maret 2022
Mengetahui,

Dr. Rosyidi Hamzah, SH., MH
Wakil Dekan I



UNIVERSITAS ISLAM RIAU



FAKULTAS HUKUM

Alamat : Jalan Kaharudin Nasution No. 113, Perhentian Marpoyan Pekanbaru Riau

Telp. (0761) 72127 Fax. (0761) 674834 - 721 27

Website : law.uir.ac.id - e-mail : law@uir.ac.id

BERAKREDITASI "A" BERDASARKAN SK BAN-PT NO. 2777/SK/BAN-PT/Akred/S/X/2018

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

PRINSIP SOVEREIGNTY DALAM TINDAKAN FORCE DOWN
PESAWAT ASING TANPA IZIN DI INDONESIA MENURUT
CONVENTION CHICAGO 1994

REFALDI FITRA
NPM: 151010338

Pembimbing I

Roni Sahindra, S.H.,M.H

Mengetahui
Dekan

Dr. M. Musa S.H.,M.H

Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU
Nomor : 015/Kpts/FH/2022
TENTANG PENETAPAN PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang
1. Bahwa untuk membantu mahasiswa dalam menyusun skripsi yang lebih berkualitas, perlu diunjuk pembimbing yang akan memberikan bimbingan sepenuhnya terhadap mahasiswa tersebut
 2. Bahwa penetapan dosen sebagai pembimbing yang ditetapkan dalam surat keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat sebagai pembimbing.

- Mengingat
1. Undang-Undang Nomor : 20 tahun 2003 tentang Pendidikan Nasional
 2. UU No. 14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar
 3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi
 4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi
 5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi
 6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi
 7. SK. BAN-PT Nomor : 2777/SK/BAN-PT/Ak-XVI/S/X/2018
 8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013
 9. SK. Rektor Universitas Islam Riau Nomor : 112/UIR/Kpts/2016

MEMUTUSKAN

- Menetapkan
1. Menunjuk
Nama : Roni Sahindra, S.H., M.H.
NIP/NPK : 16 03 02 536
Pangkat/Jabatan : Penata Muda TK I / III/b
Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
Sebagai : Pembimbing Penulisan Skripsi mahasiswa

Nama : REFALDI FITRA
NEM : 15 101 0338
Jurusan/program studi : Ilmu Hukum /Hukum Internasional
Judul skripsi : Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down Pesawat* Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Convention Chicago* 1994.
 2. Tugas-tugas pembimbing adalah berpedoman kepada SK. Rektor Nomor : 052/UIR/Kpts/1989, tentang pedoman penyusunan skripsi mahasiswa fakultas di lingkungan Universitas Islam Riau
 3. Kepada yang bersangkutan diberikan honorarium, sesuai dengan ketentuan yang berlaku di lingkungan Universitas Islam Riau.
 4. Keputusan ini mulai berlaku semenjak ditetapkan, jika ternyata terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.
Kutipan : Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada tanggal : 14 Januari 2022
Dekan

Dr. M. Musa, S.H., M.H.

- Tembusan : Disampaikan kepada :
1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru
 2. Yth. Sdr. Ka. Departemen Ilmu Hukum Fak. Hukum UIR
 3. Yth. Ka. Biro Keuangan UIR di Pekanbaru

ABSTRAK

Luasnya wilayah udara yang dimiliki oleh Negara Indonesia, pastilah memiliki potensi timbulnya suatu gangguan atau terjadinya suatu pelanggaran. Dimana gangguan tersebut akan memberikan dampak yaitu dalam hal terganggunya kedaulatan Negara serta keamanan dan pertahanan nasional. Lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran udara yang ada di Indonesia juga dipengaruhi oleh belum dimilikinya pengaturan hukum yang mengatur mengenai kedaulatan Negara, khusus kedaulatan ruang udara. Aturan yang dimiliki Indonesia seperti Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara bukanlah aturan yang mengatur mengenai Kedaulatan Negara, sehingga bisa dikatakan masih kurang untuk dimungkinkan dijadikan aturan yang menjaga kedaulatan ruang udara Negara Indonesia.

Rumusan masalah dalam penelitian adalah Bagaimanakah Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994 dan Bagaimanakah Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Metode penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional serta dokumen resmi lainnya, sedangkan siftnya deskriptif yaitu memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Dengan tujuan mempertegas hipotesa-hipotesa, agar dapat membantu di dalam memperkuat teori-teori lama atau dalam rangka menyusun teori-teori baru.

Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994 adalah Belum memberikan suatu kejelasan terhadap adanya pelanggaran dalam ruang udara dikarenakan konvensi chicao ini pada prinsipnya tidak ada menekankan mengenai pendaratan secara paksa dikarenakan dalam ketentuannya telah memberikan hak yaitu hak untuk terbang melewati wilayah teritorial negara lain tanpa mendarat, hak untuk mendarat di negara lain untuk *non traffic purposes* seperti hanya untuk refuelling, hak untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berangkat dari negara dimana pesawat tersebut terdaftar, hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk dibawa ke negaranya dan hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk tujuan negara lain dan menurunkannya di setiap negara tujuan, dan Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah sudah sesuai dengan ketentuan yang ada dalam tindakan pengamanan wilayah udara Republik Indonesia, dimana apabila ada pesawat asing meintasi wilayah udara indonesia tanpa disertai perizinan yang jelas dan telah diperintahkan untuk keluar wilayah indonesia namun tidak mengindahkan perintah tersebut, maka akan dilaksanakan pemaksaan mendarat di landasan udara atau bandara yang memenuhi syarat.

Kata Kunci: Prinsip *Sovereignty*, dan *Chicago Convention* 1994

ABSTRACT

The extent of the airspace owned by the State of Indonesia, must have the potential for a disturbance or a violation to occur. Where the disturbance will have an impact, namely in terms of disturbing the sovereignty of the State as well as national security and defense. Weak law enforcement against air violations in Indonesia is also influenced by the lack of legal arrangements that regulate state sovereignty, specifically air space sovereignty. The rules that Indonesia has such as Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and Law Number 43 of 2008 concerning State Territory are not rules governing State Sovereignty, so it can be said that it is still lacking to allow it to be used as a rule that maintains the sovereignty of the air space of the State of Indonesia.

The formulation of the problem in this research is how is the principle of sovereignty in the act of force down foreign aircraft without permission in Indonesia according to the 1994 Chicago Convention and how is the principle of sovereignty in the act of force down of foreign aircraft without permission in Indonesia according to Law Number 1 of 2009 concerning Aviation.

This research method is normative legal research, namely research that examines various laws and regulations and international agreements and other official documents, while the nature is descriptive, namely providing data that is as accurate as possible about humans, circumstances or other symptoms. With the aim of confirming the hypotheses, in order to assist in strengthening old theories or in order to develop new theories.

The principle of Sovereignty in the Action of Force Down Foreign Aircraft without Permit in Indonesia According to the 1994 Chicago Convention, it is not yet clear on the existence of violations in air space because the Chicago convention in principle does not emphasize forced landings because in its provisions it has given rights, namely the right to fly, passing through the territory of another country without landing, the right to land in another country for non-traffic purposes such as only for refueling, the right to unload passengers, mail and cargo departing from the country where the aircraft is registered, the right to pick up passengers, mail and cargo to be carried to their country and the right to pick up passengers, mail and cargo for the purpose of other countries and drop them off at each destination country, and the Sovereignty Principle in the Action of Force Down Foreign Aircraft without Permit in Indonesia According to Law No. 1 of 2009 concerning Aviation, it is appropriate with the provisions contained in the airspace security measures of the Republic of Indonesia, where if a foreign aircraft crosses Indonesian airspace without a clear permit and has been ordered to leave the Indonesian territory but does not heed the order, the force landing will be carried out at the airport or airport that is qualify.

Keywords: *Sovereignty Principle, and the 1994 Chicago Convention*

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT, karena dengan rahmat dan hidayahnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, dengan judul **“Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994”**.

Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan dan bimbingan moral maupun materil kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini, terutama kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L., sebagai Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menuntut ilmu di Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. M. Musa, S.H., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam menimba ilmu di Fakultas Hukum di Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Rosyidi Hamzah, S.H.,M.H, selaku Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
4. Bapak Roni Sahindra, S.H.,M.H, Selaku pembimbing yang telah meluangkan waktunya kepada saya dan memberikan motivasi sehingga skripsi ini menjadi baik.
5. Kepada orang tua penulis yang telah banyak memberikan bantuan baik moril dan materil kepada penulis hingga selesainya skripsi ini.

6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis selama menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
7. Bapak dan Ibu Pegawai Administrasi di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah memberikan pelayanan selama penulis berurusan mengenai ke Administrasian.
8. Bapak-bapak dan Ibu-ibu staf dari perpustakaan Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam mencari dan mengumpulkan buku-buku referensi yang penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada teman-teman angkatan 2015 yang telah bersedia memberikan motivasi dan semangat kepada penulis hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih ada kekurangan baik dari segi bahasa maupun materil, penulis mengharapkan sekali kritik dan saran, yang terutama berguna dalam perbaikan dan kesempunaan penulisan. Selanjutnya semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kaedah bagi kita semua. Amin
Ya Allah Ya Rabbal Alamin.

Pekanbaru, 4 April 2022
Penulis

Refaldi Fitra

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN BAHWA SKRIPSI HASIL KARYA SENDIRI.....	iv
SK PENUNJUKAN PEMBIMBING.....	v
SK PENETAPAN DOSEN PENGUJI UJIAN SKRIPSI.....	.vii
BERITA ACARA UJIAN MEJA HIJAU.....	viii
ABSTRAK.....	ix
KATA PENGANTAR.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	10
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	11
D. Tinjauan Pustaka.....	12
E. Konsep Operasional.....	16
F. Metode Penelitian.....	17
BAB II : TINJAUAN UMUM	
A. Tinjauan Umum Tentang Prinsip <i>Sovereignty</i>	19
B. Tinjauan Umum Tentang Ruang Udara.....	24
C. Tinjauan Umum Tentang Konvensi Chicago.....	37

BAB III :HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Prinsip <i>Sovereignty</i> Dalam Tindakan <i>Force Down</i> Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut <i>Chicago Convention</i> 1994	41
B. Prinsip <i>Sovereignty</i> Dalam Tindakan <i>Force Down</i> Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan	53

BAB IV :PENUTUP

A. Kesimpulan	67
B. Saran	68

DAFTAR PUSTAKA	69
-----------------------------	----



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Ruang udara nasional sebagai bagian dari sumber daya alam yang dimiliki oleh Negara Indonesia, serta keberadaannya di udara juga menjadi suatu wilayah nasional yang menjadi yuridiksi Indonesia. Dengan demikian Indonesia memiliki kedaulatan dan kekuasaan terhadap ruang udara tersebut secara penuh dan utuh. (<http://rosyidiheaven.blogspot.com/2009/04/hukum-udara-n-ruang-angkasa.html>)

Negara yang memiliki kekuasaan merupakan bagian dari Negara yang berdaulat. Pada dasarnya kedaulatan adalah suatu landasan yang bersifat hakiki dari suatu Negara. Ketika Negara disebut sebagai Negara yang berdaulat, maka sudah dapat dinyatakan Negara tersebut memiliki kekuasaan tertinggi, dan tidak ada lagi pengakuan terhadap kekuasaan lainnya. Tetapi kekuasaan yang dimiliki oleh suatu Negara juga memiliki batasan, sebagaimana dengan ruang udara yang dimiliki oleh Negara Indonesia, dimana kekuasaan yang ada berada pada batas wilayah yang diakui.

Sehingga kedaulatan tersebut yang menjadi bentuk kekuasaan dari Negara Indonesia tidak boleh ada intervensi dari Negara lain dalam pelaksanaannya. Dikarenakan kedaulatan memiliki sifat mutlak dimana seluruh wilayah dan penduduknya terikat didalam kedaulatan tersebut. Dengan demikian dalam menjalankan kewenangan sebagai Negara yang berdaulat

maka tidak dibutuhkannya adanya intervensi Negara-negara lainnya. (Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, 2010: 16) Kedaulatan merupakan suatu objek pemikiran baik dalam politik dan hukum. Dimana kedaulatan memiliki makna yang berhubungan dengan adanya suatu pemikiran kekuasaan tertinggi. Kekuasaan tersebut berhubungan juga dengan negara. (Asshiddiqie, 2011: 95)

Hukum internasional memiliki bermacam-macam aturan hukum, yang mana setiap Negara diperbolehkan untuk menentukan aturan yang akan dipatuhinya ataupun tidak dipatuhinya. Eksistensi suatu aturan-aturan sangatlah dibutuhkan, dikarenakan bisa mewujudkan keamanan dan ketentraman dalam kehidupan masyarakat internasional. Dengan kata lain apabila terjadinya suatu perselisihan pada suatu negara, maka keberadaan dari hukum internasional dibutuhkan meskipun terdapat aturan yang berbeda setiap Negara-negara. Dikarenakan pastilah berhubungan dengan adanya perbedaan prinsip.

Hukum udara dan ruang angkasa luar (antariksa) adalah bagian dari hukum internasional, dimana perkembangan ketentuan ini sangatlah baru dikenal yaitu bermula di abad ke-20 dengan adanya kemunculan pesawat udara. Keberadaan hukum antariksa sangatlah baru dibandingkan dengan keberadaan hukum laut yang pengaturannya memang berdasarkan dari sumber hukum kebiasaan yang ada pada kehidupan masyarakat internasional. Pengaturan dari hukum udara dan ruang angkasa ditentukan dengan ketentuan konvensional. Kemudian dengan adanya akibat dari kemajuan teknologi penerbangan yang serba canggih manusia melakukan kegiatan-kegiatan antariksa. Pada Oktober 1957 dilakukan peluncuran permulaan satelit buatan

Sputnik I, peluncuran astronot pertama Yuri Gagarin dalam pesawat antariksa pada tahun 1961 dan terutama pendaftaran dibulan oleh misi Apollo XI tahun 1969 menyebabkan orang berfikir bahwa antariksa seperti halnya dengan laut lepas tidak dapat dimiliki oleh negara manapun.(Boer Mauna, 2005: 422)

Jika dilihat dari hak lintas damai pada ruang udara pada setiap negara maka hal tersebut tidak ada sama sekali. Dikarenakan hak lintas tersebut bisa dilewati oleh Pesawat udara haruslah didasarkan kepada adanya izin dari Negara yang bersangkutan yang akan dilewati, jika izin tersebut belum diperoleh maka secara nyata terjadinya penyusupan ilegal yang akan mendatangkan pencegahan meskipun bukan dalam bentuk penyerangan yang sebenarnya. Prinsip-prinsip suatu kedaulatan utuh bagi negara yang terletak dibawahnya ini ditentukan bukan untuk melakukan penyeberangan dan mendarat pada daerah para penandatanganan sesuai atas persyaratan yang diterima dan mengikuti syarat yang diterima dan mengikuti peraturan yang diakui, melainkan kepada perkembangan hukum angkasa luar. (Malcolm, 2008: 514)

Sebagaimana yang dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan” “ICAO (*International Civil Aviation Organization* (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional) adalah sebuah lembaga di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa”. Organisasi ini bergerak dalam melaksanakan prinsip navigasi penerbangan udara internasional yang memiliki tujuan dalam bantuan mengembangkan pengangkutan udara agar berjalan dengan aman dan tertib, menyatakan bahwa:

“Setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kapal-kapal negara lain, baik pesawat sipil ataupun militer tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya”.

Negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Sehingga dengan adanya kedaulatan tersebut maka Negara memiliki hak dalam pengaturan dalam penerbangan dan pengamanan wilayah udaranya. Dikarenakan memang ruang udara memiliki hal yang strategis. Dengan keadaan yang strategis tersebut sering menimbulkan suatu pelanggaran terhadap ruang udara, seperti masuknya pesawat asing di wilayah kedaulatan suatu Negara. Sebagaimana yang pernah terjadi di Indonesia. Namun dikarenakan masih lemahnya pengaturan mengenai ruang udara sehingga penegakan hukum masih belum maksimal sehingga mengakibatkan masih ada pesawat asing melanggar kedaulatan Indonesia tersebut.

Melaksanakan tindakan dalam upaya penegakan hukum udara adalah salah satu pelaksanaan yang diamanatkan oleh masyarakat dunia. penegakan tersebut terdapat pada konvensi Penerbangan Sipil Internasional yaitu konvensi Chicago 1944. Sedangkan Indonesia sebagai Negara yang berdaulat menuangkan pengaturannya berdasarkan UU Penerbangan yaitu Nomor 1 Tahun 2009. Sesuai dengan aturan itu maka yang dianut oleh Indonesia adalah prinsip-prinsip kedaulatan secara penuh serta eksklusif terhadap wilayah ruang udara. Dalam artian Negara memiliki hak-hak yang utuh dalam penggunaan ruang udara yang ada di wilayah kedaulatan yang bertujuan demi kepentingan pertahanan dan keamanan nasional.

Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang Penerbangan yaitu Nomor 1 Tahun 2009 terutama pada Pasal 5 menyatakan:

“Negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia.”

Sehingga dengan ketentuan tersebut maka ruang udara yang dimiliki oleh Indonesia sangatlah berarti kedudukannya. Terutama dalam menjaga keutuhan wilayah-wilayah serta pertahanan nasional. Dimana hal tersebut haruslah dijaga semaksimal mungkin. Ruang udara yang merupakan bagian dari kedaulatan negara, memiliki fungsi yang strategis, terutama menjadi asset-aset yang memiliki harga yang sangat tinggi. Selain itu juga berfungsi sebagai alat pertahanan dan keamanan, yang merupakan wujud dari mempertahankan keutuhan, kedaulatan, serta keselamatan wilayah Negara Indonesia dari berbagai tekanan, ancaman serta adanya gangguan dari Negara lainnya.

Pada Tanggal 13 Februari 2018 Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, yang merupakan juga pengaturan terhadap Pesawat Udara Negara Asing dan Pesawat Udara Sipil Negara Asing yang terbang di ruang udara Negara Indonesia. Berdasarkan ketentuan tersebut menyebutkan:

“Pesawat Udara Negara Asing dapat melaksanakan hak lintas udara di atas Alur Laut Kepulauan dan/atau transit pada alur yang telah ditetapkan untuk penerbangan dari satu Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing ke Bandar Udara atau pangkalan udara negara asing lainnya melewati laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif tanpa mengganggu kepentingan Indonesia di Wilayah Udara Yurisdiksi”.

Menurut ketentuan Pasal 19 ayat 6 Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI), menyatakan bahwa;

“Pesawat Udara Negara Asing yang melintas di luar Alur Laut Kepulauan harus memiliki Izin Diplomatik (*diplomatic clearance*) dan Izin Keamanan (*security clearance*),”

Dalam PP ini disebutkan, Pesawat Udara yang melakukan pelanggaran dilakukan tindakan pengenalan secara visual, pembayangan, penghalauan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh Pesawat Udara TNI.

Luasnya wilayah udara yang dimiliki oleh Negara Indonesia, pastilah memiliki potensi timbulnya suatu gangguan atau terjadinya suatu pelanggaran. Dimana gangguan tersebut akan memberikan dampak yaitu dalam hal terganggunya kedaulatan Negara serta keamanan dan pertahanan nasional. Pelanggaran wilayah udara merupakan suatu kondisi dimana adanya pesawat terbang baik sipil maupun militer dengan sengaja masuk ke dalam wilayah udara negara lainnya dengan tidak memiliki izin oleh Negara yang dimasukinya. Banyak alasan atas tindakan tersebut dilakukan, yaitu salah satunya dalam menghilangkan adanya pembiayaan operasional, pengujian kemampuan radarnya dan kesiagaannya dalam pertahanan nasional, selain itu adanya kepentingan-kepentingan lainnya dengan tujuan melemahkan Indonesia dari segi politik dalam ruang udara Internasional.

Untuk mengingat tragedi pada tahun 2001, yang merupakan kejadian terorisme di Amerika Serikat tepatnya di Pentagon yang diketahui sebagai

serangan “9/11 atau *nine eleven*”. Dimana beberapa pihak teroris Al-Qaeda membawa pesawat Boeing 767-200 yang dimiliki *United Airlines* dengan tujuan untuk menambraakkannya ke gedung pencakar langit sehingga gedung tersebut runtuh. (<https://internasional.kompas.com/read/2017/09/12/09575401/16-tahun-serangan-911-wtc-runtuh-bukan-karena-tabrakan-pesawat>)

Kemudian dapat dilihat juga pelanggaran ruang udara di Indonesia, dimana pernah terjadi di Merauke tahun 2018, yang mana TNI Angkatan Udara serta pihak imigrasi dan otoritas bandara menahan pesawat sipil asing dengan nomor registrasi D-EBIW yang diawaki oleh 2 kru berkebangsaan Australia. Dikarenakan tidak memiliki izin melintas serta disebabkan adanya penyimpangan rute penerbangan maka Pesawat jenis Cessna T206H dengan rute Darwin-Amerika serikat ini terpaksa ditahan. Dimana penahanan terhadap pesawat ini berada pada Lanud Halim Perdanakusuma. (<https://news.detik.com/berita/d-3540696/banyak-pelanggaran-udara-ri-tni-au-minta-regulasi-dipertegas>)

Selanjutnya pada tanggal 6 Oktober 2018 Di Kepulauan Natuna, dimana dua jet tempur F-16 *Fighting Falcon* dari Pangkalan Udara Roesmin Nurjadin berhasil melakukan pengusiran terhadap dua pesawat asing tak dikenal yang juga melakukan pelanggaran batas ruang udara wilayah Indonesia. Pelanggaran tersebut diketahui dari adanya keterangan dari Komando Setor Pertahanan Udara Nasional (Kosekhanudnas) yang melaporkan keberadaan pesawat asing tersebut pada ketinggian 15.000 m. Atas kejadian tersebut Lanud Roesmin

Nurjadin yang menjadi pangkalan militer tipe A langsung menerbangkan dua jet tempur F-16 ke Natuna dengan melaksanakan scramble dilangit Natuna. (<http://militermeter.com/> dua-pesawat-f-16-tni-au-usir-2-pesawat-asing-pelanggar-batas-udara-nkri)

Selanjutnya pada tanggal 22 November 2018 Di Lanud Roemin Nurjadin Pekanbaru, dimana Pesawat militer asing masuk udara wilayah Riau yang kemudian diturunkan secara paksa oleh TNI Angkatan Udara Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru. Sebab, pesawat tersebut tidak meminta izin dan membahayakan kedaulatan NKRI. Kejadian itu berawal ketika Lanud RSN Pekanbaru mendapat informasi, telah terdeteksi Lasa-X (pesawat tidak dikenal) pada pukul 14.00 WIB. Informasi pelanggaran wilayah udara tersebut disampaikan Asops Kosekhanudnas III Medan. Selanjutnya, Komando Atas memerintahkan 1 *Flight* pesawat F-16 untuk melaksanakan identifikasi serta penindakan terhadap pesawat tersebut. Tim mendeteksi bawah pesawat militer dengan dengan kursi ganda itu masuk wilayah NKRI dengan alasan mengalami kerusakan alat navigasi. Kemudian Komando Atas memerintahkan flight pesawat F-16 tersebut untuk melaksanakan *force down* terhadap pesawat asing ke Lanud Roesmin Nurjadin. Pesawat Lasa X itu jenis pesawat tempur Hawk 100/200. (<https://www.gatra.com/rubrik/nasional/366309-TNI-AU-Pekanbaru-Paksa-Turun-Pesawat-Asing-Masuk-Wilayah-NKRI>)

Kemudian pada tanggal 14 Januari 2019 di Bandara Internasional Hang Nadim Batam Kepulauan Riau juga pernah dilakukan pendaratan paksa terhadap pesawat asing jenis Boeing 777 dari penerbangan Ethiopia

Airlines dengan rute penerbangan Bandara Addis Ababa Bole Internasional tujuan bandara Hongkong. Tindakan pelanggaran tersebut dikarenakan pesawat tersebut masuk dalam wilayah kedaulatan Indonesia secara tidak sah dikarenakan tidak melengkapi *Flight Clearance* (FC). Pelaksanaan pendaratan pesawat tersebut dengan pengerahan dua pesawat tempur TNI Angkatan Udara jenis F 16 Pesawat dari Skadron Udara 16 Lanud Roesmin Nurjadin Pekanbaru dengan *callsign Rydder Flight* dengan mengidentifikasi secara visual dan penyergapan. (<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190114154823-20-360686/kronologi-f16-tni-au-paksa-daratkan-pesawat-asing-di-batam>)

Ketertarikan penulis dikarenakan penegakan hukum belum berjalan dengan maksimal dikarenakan meskipun sudah ada tindakan untuk melakukan pengusiran serta penurunan secara paksa namun pelanggaran ruang udara masih tetap terjadi, hal ini dikarenakan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak ada memberikan sanksi hukuman secara pidana yang berhubungan dengan kedaulatan negara, dikarenakan pengaturannya hanya terbatas kepada kawasan udara terlarang. Dalam artian pelanggarannya yang terjadi diartikan dalam bentuk pelanggaran administrasi atau izin masuk wilayah udara saja tidak sebagai bentuk pelanggaran kedaulatan Negara, padahal yang terjadi tersebut sudah melanggar hak dan mengganggu kedaulatan yang dimiliki Indonesia sebagaimana yang dinyatakan dalam konvensi chicagho 1944. Selain itu jika ada sanksi pidana yang bisa diterapkan maka pasti akan memberikan efek jera kepada pihak-pihak yang melakukan pelanggaran wilayah udara Indonesia. Sehingga sangat dibutuhkan perubahan

pelaksanaan terhadap pelanggaran-pelanggaran wilayah ruang udara yang pada dasarnya hanya melakukan perintah untuk mengusir, menurunkan secara paksa, ataupun penetapan denda tetapi juga mengenakan sanksi pidana.

Lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran udara yang ada di Indonesia juga dipengaruhi oleh belum dimilikinya pengaturan hukum yang mengatur mengenai kedaulatan Negara, khusus kedaulatan ruang udara. Aturan yang dimiliki Indonesia seperti Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara bukanlah aturan yang mengatur mengenai Kedaulatan Negara, sehingga bisa dikatakan masih kurang untuk dimungkinkan dijadikan aturan yang menjaga kedaulatan ruang udara Negara Indonesia. (Danang Risdiarto, 2017: 88)

Atas hal tersebut penulis menuangkan dalam satu karya ilmiah dengan judul: **“Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994”**.

B. Masalah Pokok

Adapun rumusan permasalahan yang penulis tetapkan untuk diteliti dan dibahas yakni antara lain:

1. Bagaimanakah Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994?

2. Bagaimanakah Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berikut juga penulis menetapkan hal yang dituju dalam dilaksanakannya penelitian yaitu dalam bentuk tujuan yaitu:

1. Untuk Mengetahui Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994.
2. Untuk Mengetahui Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

2. Manfaat Penelitian

Selanjutnya penelitian yang penulis lakukan dapat bermanfaat yakni:

1. Manfaat dari segi teoritis, berguna dalam pengembangan pemikiran penulis sehingga bisa melakukan penerapan dalam penelitian yang akan dikaji, sekaligus memberikan tambahan pengetahuan yang lebih luas
2. Dari segi praktisnya, bisa bermanfaat sebagai sumbangsih penulis kepada setiap orang sebagai pemahaman teori dan praktik dalam pengetahuan pelanggaran ruang udara.

D. Tinjauan Kepustakaan

Negara terdiri dari penduduk, wilayah, dan pemerintahan yang merupakan bagian dari subyek hukum internasional. Negara juga memiliki kemampuan untuk melakukan suatu hubungan internasional. Dalam pelaksanaannya Negara mempunyai hak dan kewajiban terhadap ikatan suatu hubungan hukum yang pengaturannya berdasarkan ketentuan hukum internasional. Hak dan kewajiban negara berhubungan terhadap pihak-pihak yang ada dalam lingkungan masyarakat internasional.(Sugeng Istanto, 1997: 27)

Setiap sistem hukum mempunyai subyek hukum, secara umum pengertian subyek hukum berarti segala sesuatu yang dianggap menjadi pendukung hak dan kewajiban. Pada mulanya, yang dianggap sebagai subyek hukum nasional hanyalah individu. Tetapi karena perkembangan zaman, maka badan hukum juga dapat dianggap sebagai subyek hukum (*rechtspersoon*), karena memiliki hak dan kewajiban tersendiri dalam kacamata hukum.(R. Soeroso, 2005: 77)

Hukum merupakan suatu system aturan yang mengatur tindakan dari setiap orang. Dimana dengan adanya aturan tersebut maka setiap orang mengetahui hal-hal yang bisa dilakukan dan tidak bisa dilakukan. Dikarenakan memang hukum merupakan sekelumpulan aturan-aturan memiliki pengaruh terhadap suatu perbuatan yang dilakukan. Sehingga untuk memahami suatu aturan hukum tidak hanya terikat kepada salah satunya saja, dikarenakan aturan yang mengatur memiliki ragam tergantung kepada unsur yang dilanggarnya.(Hans Kelsen, 2007:3)

Sovereignty dalam bahasa Inggris diartikan sebagai kedaulatan. Sedangkan dalam bahasa Latin disebut dengan “*superanus*” berarti yang teratas”. Kedaulatan yang dimiliki oleh setiap Negara merupakan hal yang hakiki. Ketika suatu Negara dinyatakan berdaulat, maka hal ini dimaknai bahwasanya Negara memiliki suatu kekuasaan tertinggi. Jadi bisa dikatakan kedaulatan merupakan bentuk dari sifat yaitu kekuasaan tertinggi. Sehingga kedaulatan yang dimiliki Negara maka Negara tersebut tidak mengakui adanya suatu kekuasaan tertinggi dibandingkan dengan kekuasaan yang dimiliki oleh Negara tersebut. Namun kekuasaan tertinggi tersebut dikuasai sesuai dengan batasan yang dimiliki oleh suatu Negara.

Kemudian dengan adanya perbedaan penyebutan kata dari kedaulatan yaitu dalam bahasa Inggris disebut dengan “*sovereignty*”, dalam bahasa Prancis disebut dengan “*souverinete*” dan bahasa Italia dikatakan sebagai “*sovranus*”. Sebagaimana dinyatakan oleh Jean Bodin, “kedaulatan merupakan atribut negara, sebagai ciri khusus dari negara”. Kedaulatan adalah sesuatu yang mendasar dalam kesatuan politik. Kedaulatan memiliki kandungan yaitu:

1. “Asli, dengan maksud tidak diturunkan dari suatu kekuasaan lain.
2. Tertinggi, yaitu tidak ada kekuasaan lain yang lebih tinggi yang dapat membatasi kekuasaannya.
3. Bersifat abadi atau kekal.
4. Tidak dapat dibagi-bagi karena hanya ada satu kekuasaan tertinggi.
5. Tidak dapat dipindahkan atau diserahkan kepada badan lain”. (Dedi Supriyadi, 2013: 124)

Berdasarkan pendapat tersebut maka bisa dinyatakan bahwasanya kedaulatan diartikan sebagai bentuk kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh negara, serta kedaulatan memiliki kekuasaan yang tidak ada diintervensi oleh negara lainnya. Tetapi kedaulatan negara tidak memiliki sifat mutlak ataupun absolut, namun terdapat batasan-batasan tertentu yang wajib dihormati oleh kedaulatan negara lainnya sesuai dengan ketentuan hukum internasional. Dalam ruang lingkup hukum internasional, maka hakikatnya setiap negara haruslah menghormati dan tunduk terhadap hukum internasional. (Hadiwijoyo, 2011: 8) Dari segi politik kedaulatan negara adalah suatu karakter yang merdeka, baik itu secara *de jure* ataupun *de facto*. Pada dasarnya kedaulatan memiliki dua kandungan aspek, yaitu aspek internal dan eksternal. Internal tersebut merupakan suatu keadaan yang terjadi dalam batas wilayah, sedangkan aspek eksternal merupakan kekuasaan tertinggi dalam melaksanakan ikatan dalam anggota masyarakat-masyarakat internasional dalam pengaturan keseluruhan atas keberadaan kejadian yang ada pada luar wilayah Negara, dengan ketentuan masih berhubungan terhadap kepentingan negara.

Kedaulatan adalah hak eksklusif untuk menguasai suatu wilayah pemerintahan, masyarakat, atau diri sendiri. Konsep kedaulatan berkaitan dengan pemerintahan yang memiliki kendali penuh urusan dalam negerinya di dalam suatu wilayah atau batas teritorial atau geografisnya, dan dalam konteks tertentu, terkait dengan berbagai organisasi atau lembaga yang memiliki yurisdiksi hukum.

Sudah menjadi kenyataan, bahwasanya setiap orang menjalani kehidupannya dengan bersama-sama pada suatu kelompok untuk mempertahankan dan berjuang dalam menjalani kehidupan. Dimana untuk menjalankannya setiap orang melakukan hubungan-hubungan dengan melakukan interaksi secara bersama-sama.(C.S.T. Kansil, 2003: 11)

Kedaulatan Negara adalah kedaulatan yang ada pada negara. Negaralah yang menciptakan hukum, jadi segala sesuatu harus tunduk kepada negara. Negara disini dianggap sebagai suatu keutuhan yang menciptakan peraturan-peraturan hukum, jadi adanya hukum itu karena adanya negara dan tiada satu hukumpun yang berlaku jika tidak dikehendaki oleh Negara. Sehingga kedaulatan memiliki sifat utuh dimiliki oleh setiap Negara. Negara berdaulat atas setiap batasan wilayah yang dikuasainya. Sehingga kedaulatan yang dimiliki oleh setiap Negara dibatasi dengan kekuasaan dari batasan suatu wilayah. Sehingga Kedaulatan memiliki sifat hakiki bukan mutlak. Negara yang memiliki kedaulatan haruslah tunduk juga dengan ketentuan-ketentuan internasional. Dengan kata lain setiap Negara dilarang untuk melakukan pelanggaran terhadap kedaulatan yang dimiliki oleh Negara lainnya.

Kedaulatan bukan merupakan suatu kekuasaan yang tidak terbatas, dikarenakan kedaulatan dibatasi oleh batasan wilayah dari suatu Negara. Batasan tersebut merupakan suatu akibat untuk menjangkau kekuasaan suatu Negara. Selain itu Negara yang berdaulat memiliki kekuasaan untuk menguasai wilayah yang dimilkinya, sehingga Negara lain tidak diperbolehkan untuk melakukan pelanggaran terhadap kedaulatan tersebut. Permasalahan ruang

udara juga didasarkan adanya kedaulatan suatu Negara, ketika ada pihak-pihak yang melakukan pelanggaran terhadap ruang udara suatu Negara maka hal tersebut sudah bentuk dari suatu pelanggaran kedaulatan.

E. Konsep Operasional

Supaya setiap yang akan dibahas dalam penelitian ini tidak mengakibatkan kesalahpahaman dalam mengartikannya, maka penulis menjabarkan antara lain:

Prinsip adalah suatu pernyataan fundamental atau kebenaran umum maupun individual yang dijadikan oleh seseorang/ kelompok sebagai sebuah pedoman untuk berpikir atau bertindak.

sovereignty 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.

force down adalah turun paksa ke bawah

Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

Tanpa izin adalah suatu perbuatan yang dilakukan tanpa persetujuan pihak tertentu.

Konvensi adalah aturan-aturan dasar yang timbul dan terpelihara dalam praktek penyelenggaraan negara, meskipun tidak tertulis.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dilihat jenisnya, maka tergolong pada penelitian yaitu hukum normatif. Penelitian hukum normative adalah penelitian yang mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional serta dokumen resmi lainnya. (Mahmuji, 1990: 25)

Sedangkan bila ditinjau dari segi sifatnya penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Dengan tujuan mempertegas hipotesa-hipotesa, agar dapat membantu di dalam memperkuat teori-teori lama atau dalam rangka menyusun teori-teori baru. Dimana penelitian ini bermaksud untuk memperoleh gambaran tentang “prinsip *souvereignty* dalam tindakan *force down* pesawat asing tanpa izin di Indonesia menurut *chicago convention 1994*”.

2. Sumber Data

Sebagaimana penelitian yang penulis lakukan yaitu berupa penelitian yang berjenis hukum normatif, oleh sebab itu data yang digunakan ialah data sekunder. Data sekunder adalah data-data yang sudah ada sebelumnya ataupun data jadi yang merupakan data baku. Berikut bisa penulis uraikan data sekunder yang digunakan antara lain:

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat yang terdiri dari: “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 dan *chicago convention 1994*.”

- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang menjelaskan dan membantu bahan-bahan hukum primer, yang diperoleh dari buku-buku, pendapat para ahli di dalam berbagai literatur yang berhubungan langsung dengan masalah yang diteliti.
- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang diperoleh dari kamus-kamus hukum dan sebagainya.

3. Analisis Data

Setelah penulis memperoleh data selanjutnya data tersebut disajikan sesuai dengan rumusan masalah, kemudian diuraikan dalam bentuk uraian. Selanjutnya dilakukan interpretasi terhadap data yang disajikan tersebut. Setelah itu dilakukan pembahasan dengan merujuk berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dan kemudian diambil kesimpulan secara induktif yaitu mengambil kesimpulan dari hal-hal yang bersifat khusus kepada hal-hal yang bersifat umum.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum Tentang Prinsip *Sovereignty*

1. Pengertian

Kata kedaulatan berasal dari bahasa Inggris yaitu *sovereignty* yang berasal dari bahasa Latin *supernus* berarti yang teratas. Negara dikatakan berdaulat atau *sovereign* karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara. Apabila dikatakan bahwa suatu negara itu berdaulat, dimaksudkan bahwa negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi. Walaupun demikian, kekuasaan tertinggi ini mempunyai batas-batasnya. Ruang keberlakuan kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas wilayah negara itu, artinya suatu negara hanya memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya. Jadi, pengertian kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi mengandung dua pembatasan penting dalam dirinya yaitu: (Kusumaatmadja, 2003: 16-18)

1. Kekuasaan terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu.
2. Kekuasaan itu berakhir ketika kekuasaan suatu negara lain dimulai.

Kedaulatan merupakan atribut penting bagi suatu negara. Prinsip kedaulatan di dalam Piagam PBB merupakan salah satu prinsip dasar yang paling penting dan dihormati terutama di dalam kesamaan posisi hak antar negara di dunia. Hal ini merupakan salah satu prinsip atau doktrin yang disebut dengan "*jus cogens*" atau "*peremptory norms*", yaitu suatu norma yang

diterima sebagai norma dasar hukum internasional secara keseluruhan dan sebagai suatu norma yang tidak boleh dilanggar. Kedaulatan jika dilihat dari aspek wilayah suatu negara mengandung arti bahwa negara mempunyai kekuasaan penuh untuk melaksanakan hak teritorialnya dalam batas-batas wilayah negara yang bersangkutan. Setiap negara agar tetap dipercayakan sebagai pribadi internasional akan selalu berusaha untuk mempertahankan kedaulatannya. Dalam konteks hubungan internasional, tiap-tiap negara telah menerima prinsip saling menghormati kedaulatan suatu Negara.

Kedaulatan mempunyai pengertian negatif dan positif. Kedaulatan dalam arti negatif berarti bahwa Negara tidak tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mempunyai status yang lebih tinggi atau kekuasaan apapun dan dari manapun tanpa persetujuan negara yang bersangkutan. Kedaulatan dalam pengertian positif berarti kedaulatan memberikan titulernya kepada Negara pemimpin tertinggi atas Negeranya, hal ini yang dinamakan wewenang penuh dari suatu Negara.

Berdasarkan ada atau tidaknya hubungan dengan negara lain, kedaulatan mempunyai dua pengertian, yaitu kedaulatan ke dalam dan ke luar. Kedaulatan ke dalam adalah kedaulatan suatu negara untuk mengatur segala kepentingan rakyatnya tanpa campur tangan negara lain. Dalam Pembukaan UUD NRI Tahun 1945, kedaulatan tersebut tampak pada tujuan negara, yaitu untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, serta memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa.

Sedangkan kedaulatan keluar adalah kedaulatan suatu negara untuk mengadakan hubungan atau kerjasama dengan negara-negara lain demi kepentingan bangsa dan Negara. Hubungan dan kerjasama ini tentu saja untuk kepentingan bersama. Hal ini juga menandakan bahwa bahwa negara Indonesia mempunyai kedudukan yang sederajat dengan negara lain.

2. Prinsip dan Aspek Kedaulayan Negara

Negara dikatakan berdaulat atau sovereign karena kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki oleh suatu negara. Prinsip kedaulatan negara menetapkan bahwa suatu negara memiliki kekuasaan atas suatu wilayah atau teritorial dan hak-hak yang kemudian timbul dari penggunaan kekuasaan teritorial. Prinsip kedaulatan negara menegaskan bahwa dilarang melakukan campur tangan terhadap keberadaan negara lain.

Apabila suatu negara dikatakan berdaulat, hal ini dimaksudkan bahwa negara tersebut mempunyai kekuasaan tertinggi. Walaupun demikian, kekuasaan tertinggi ini mempunyai batasan. Ruang keberlakuan kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas wilayah tersebut, yang berarti bahwa kekuasaan terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu dan kekuasaan akan berakhir ketika kekuasaan suatu negara lain dimulai.

Suatu Negara dapat saja lahir dan hidup tetapi itu belum berarti bahwa Negara tersebut mempunyai kedaulatan, kedaulatan ialah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu Negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal saja kegiatan tersebut tidak

bertentangan dengan hukum internasional. Sesuai konsep hukum internasional kedaulatan memiliki tiga aspek utama yaitu:

1. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap Negara untuk secara bebas menentukan hubungannya dengan berbagai Negara atau kelompok-kelompok lain tanpa tekanan atau pengawasan dari Negara lain.
2. Aspek intern kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu Negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga-lembaganya tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
3. Aspek territorial kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh Negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut (Boer Mauna, 2005:24)

Dalam mengimplementasikan politik bebas-aktif, suatu negara harus memperhatikan prinsip kedaulatan negara. Pada dasarnya, setiap negara yang berdaulat memiliki hak-hak dasar (*basic rights*) dan kewajiban dasar (*basic duties*) sebagaimana yang terdapat pada *Draft Declaration on the Rights and Duties of States* tahun 1949. Hak dasar yang dimiliki oleh suatu Negara berupa kekuasaan seperti:

- 1) Kedaulatan dan persamaan negara (*independence and equality of states*);
- 2) Yurisdiksi teritorial (*territorial jurisdiction*); dan

3) Mempertahankan diri (*self-defence*) atau mengembangkan diri (*self-preservation*). Kewajiban dasar yang dimiliki oleh suatu Negara antara lain: (1) Tidak menyatakan perang (*not resorting to war*); (2) Tidak menyulut kerusuhan sipil di suatu negara (*civil strife*); (3) Menaati hak asasi orang; (4) Menyelesaikan sengketa secara damai; (5) Melaksanakan kewajiban dengan itikad baik (*good faith*); dan (6) Non-intervensi dalam persoalan dengan negara lain.

Prinsip kedaulatan negara merupakan prinsip penting dalam Piagam PBB, seperti terdapat dalam Pasal 2 ayat (1) yang berbunyi, “*The organization is based on the principle of the sovereign equality of all its members*”. Prinsip-prinsip yang terdapat dalam Piagam PBB ini dipertegas lagi dalam Resolusi Majelis Umum No. 2625 Tahun 1970 (*General Assembly Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations*) yang menyatakan bahwa setiap Negara menimati persamaan kedaulatan dan setiap Negara mempunyai hak dan kewajiban yang sama sebagai anggota masyarakat tanpa membedakan sistem ekonomi, sosial, dan politik.

B. Tinjauan Umum Tentang Ruang Udara

1. Definisi Hukum Udara

Menurut Verschoor hukum udara (*air law*) adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia. (Sudiro, 2012: 3-4) Sedangkan Otto Riese dan Jean T.Lacour dalam buku mereka "*Precis de Droit Aerien*" menyebutkan Hukum udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat-pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan. (Suherman, 1983: 5) Definisi lain juga dikemukakan oleh Lemoine yang menyebutkan bahwa "hukum udara adalah cabang hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut". (Syahmin AK, 2012: 59)

Definisi-definisi yang dikemukakan oleh para sarjana di atas menurut penulis belum dapat menggambarkan hukum Udara secara keseluruhan maka penulis akan mengutip definisi yang sudah mendekati definisi hukum udara yang mencakup hukum udara secara keseluruhan yaitu "Hukum udara adalah serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial, dan semua hubungan hukum, publik atau perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional.

Pada zaman Romawi dikenal Hukum Romawi yang berbunyi *cujus est Solum, ejus est esque ad coelum*, yang artinya barang siapa memiliki sebidang tanah (perorangan atau negara), maka hak pemilikan itu berlaku bukan saja terhadap apa yang ada di atas permukaan tanah, akan tetapi juga terhadap apa yang ada di dalam dan di atas permukaan tanah tanpa batas. Dalam hal ini termasuk ruang udara yang berada di atas permukaan tanah tersebut adalah milik yang menguasai tanah, dalam hal ini dikenal adanya Hukum Udara. Adapun pengertian mengenai Hukum udara ini bermacam-macam yang mengartikan Hukum Udara, definisi Hukum Udara menurut beberapa tokoh adalah sebagai berikut:

1. Menurut Diedriks Veschoor, Hukum Udara adalah peraturan-peraturan yang mengatur mengenai penggunaan ruang udara dan pemanfaatannya untuk penerbangan baik secara umum atau publik dan juga negara-negara di dunia.
2. Menurut Showcross-Beaumont, Hukum Udara Internasional adalah sekumpulan peraturan yang mempunyai efek diantara negara dalam soal penerbangan dan kumpulan-kumpulan ini dapat dilihat terutama dalam konvensi-konvensi dan perjanjian antar bangsa.
3. Menurut Nicholas de B. Katzenbach, Hukum Udara adalah sekumpulan peraturan yang disusun tidak hanya oleh satu negara tetapi bersumberkan pada perjanjian antara dua negara atau lebih.
4. Menurut M. Seara Vazquez, Hukum Udara (*Transair Law*) sama dengan hukum-hukum yang menguasai navigasi udara.

5. Menurut E. Pepin, Hukum Udara adalah peraturan-peraturan mengenai sirkulasi penerbangan dan juga penggunaan pesawat udara serta hak dan kewajiban yang timbul karenanya

6. Menurut Goodhuis, Hukum Udara adalah hukum yang mengatur situasi khusus dari prikehidupan manusia dengan adanya rangkaian peraturan-peraturan yang berusaha menerbitkan segala kejadian di ruang udara serta mengatur cara-cara memanfaatkan ruang udara sebagai objek bagi kepentingan penerbangan.

Menurut Nicholas M. Matte, Hukum Udara (*Air Law*) adalah mewakili disiplin yang dimana mengatur aspek hukum dengan media dimana untuk mengembangkan suatu pesawat udara, berasal dari mana dan apa yang menjadi satu kesatuan di atasnya. (*represent the discipline which regulates the legal aspect of the medium in which the aircraft evolves, what stems from it and what is contingent upon it*).

Wilayah udara Indonesia terdiri dari wilayah atas daratan, laut teritorial sejauh 12 mil, atas perairan kepulauan yaitu laut antar pulau Indonesia dan atas perairan pedalaman. Kemudian Indonesia juga mempunyai wilayah yurisdiksi yaitu zona tambahan maksimal 24 mil laut yang diukur dari garis dasar laut teritorial, zona ekonomi eksklusif sejauh 200 mil dan landas kontinen yang tidak melebihi 350 mil laut. Khususnya wilayah udara di atas zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen adalah wilayah udara bebas namun Indonesia dari aspek wilayah

udara tetap berkepentingan terutama dalam aspek ekonomi. Adapun wilayah tersebut dengan status hukumnya adalah: (Zuraida, 2016: 176)

- a. Ruang Udara di Atas Wilayah Daratan. Indonesia mempunyai perbatasan daratan dengan negara Malaysia dan Papua Nugini serta Timor Leste. Sebagai negara kepulauan, wilayah daratan dan perairan serta laut teritorial Indonesia merupakan satu kesatuan geografis dalam dimensi horizontal yang tidak bisa dipisahkan satu dengan lainnya. Indonesia mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh terhadap ruang udara di wilayah kedaulatannya. Kedaulatan yang penuh dan utuh terhadap ruang di atas daratan mempunyai sifat mutlak dan tidak mengenal perkecualian.
- b. Ruang Udara di Atas Perairan Kepulauan. Perairan Indonesia adalah laut yang berada di sebelah dalam garis pangkal kepulauan negara Indonesia tanpa memperhatikan kedalaman atau jarak dari pantai. Indonesia mempunyai kedaulatan terhadap ruang udara di atas perairan kepulauan. Namun, sebagai negara kepulauan harus menyediakan alur laut kepulauan lintas kapal dan pesawat udara asing yang syarat-syaratnya telah ditentukan dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS 1982). Berdasarkan Konvensi ini, Kedaulatan Indonesia ini mengandung perkecualian, yaitu terdapat rezim ruang udara di atas alur laut kepulauan yang memberikan hak lintas bagi pesawat udara asing (*hak lintas damai/innocent passage*). Indonesia dapat menanggukhan untuk sementara waktu hak lintas damai tersebut pada bagian-bagian

tertentu dari perairan kepulauan, apabila dianggap perlu untuk kepentingan keamanan dan pertahanan.

- c. Ruang Udara di Atas Perairan Pedalaman. Perairan pedalaman (*internal waters*) atau disebut juga perairan darat (*inland waters*) meliputi sungai, muara terusan, anak laut, danau, terusan-terusan, perairan diantara gugusan pulau-pulau dan perairan pada sisi dalam garis dasar atau pangkal kepulauan. Kapal-kapal asing tidak mempunyai hak untuk melakukan lintas damai didalam perairan pedalaman wilayah Indonesia. Sebagai negara kepulauan dapat melakukan penutupan sebagai batas perairan pedalaman di lingkungan perairan kepulauan (*archipelagic waters*). Didalam UNCLOS 1982 tidak secara jelas menentukan status ruang udara di atasnya, namun dapat dikatakan bahwa karena letaknya merupakan bagian dari perairan kepulauan yang dibatasi oleh garis lurus yang menghubungkan kedua tepinya diukur pada waktu air rendah, dan apabila tidak merupakan bagian dari alur laut kepulauan maka ruang udara di atas perairan pedalaman sama dengan perairan kepulauan.
- d. Ruang Udara di Atas Laut Teritorial. Batas terluar laut teritorial Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982 adalah 12 mil laut ditarik dari garis dasar kepulauan yaitu suatu garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari bagian-bagian pulau-pulau terluar. Indonesia mempunyai kedaulatan atas laut teritorial dan ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

Pada laut teritorial berlaku hak lintas damai bagi kapal asing, tetapi tidak berlaku hak lintas damai bagi pesawat udara asing.

e. Ruang Udara di Atas Selat Untuk Pelayaran Internasional. Dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas dengan lainnya, kapal dan pesawat udara asing mempunyai hak lintas transit (*right of transit passage*). Selat Malaka merupakan selat yang dipergunakan untuk pelayaran dan penerbangan internasional. Hak lintas transit bagi kapal dan pesawat udara asing berlaku di Selat Malaka termasuk pada bagian yang merupakan laut teritorial Indonesia. Penggunaan hak lintas transit melalui selat tersebut semata-mata untuk tujuan melintas transit secara cepat dan tidak terputus". "Pesawat udara dalam transit harus :

1. Mentaati peraturan negara yang ditetapkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil, pesawat udara negara mematuhi ketentuan keselamatan penerbangan sebagaimana mestinya;
2. Setiap waktu memonitor frekuensi yang ditunjukan oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau oleh frekuensi radio darurat internasional yang tepat.

f. Ruang Udara di Atas Alur Laut Kepulauan. Berdasarkan UNCLOS 1982 bahwa negara asing mempunyai hak untuk melakukan terbang lintas bagi pesawat udaranya di atas ruang udara alur laut kepulauan, sesuai dengan

syarat-syarat yang ditentukan dalam UNCLOS 1982. Ditentukan bahwa, kapal dan pesawat udara yang melintas melalui alur laur kepulauan tidak boleh menyamping lebih dari 25 mil laut kedua sisi garis sumbu, selanjutnya bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat dengan pantai kurang dari 10 persen dan jarak antara 10 persen dari jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. Penentuan alur laut dan apakah semua pesawat dapat melintas (pesawat sipil dan negara) serta bagaimana pelaksanaan penerbangannya berdasarkan syarat-syarat yang ditentukan oleh Konvensi ternyata menimbulkan perbedaan persepsi yang akhirnya dapat menimbulkan konflik antar negara.

- g. Ruang Udara di Atas Zona Tambahan dan Ruang Udara di Atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Zona tambahan adalah wilayah laut dengan lebar tidak melebihi 24 mil laut diukur dengan garis pangkal dari mana lebar laut teritorial Indonesia diukur. Sedangkan ZEE adalah wilayah laut dengan lebar tidak melebihi 200 mil laut diukur dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial Indonesia diukur. Ruang udara di atas zona tambahan yang berada di luar laut teritorial Indonesia dan di ZEE, bebas dipergunakan oleh pesawat udara asing dengan syarat, bahwa penerbangan itu tidak melanggar hak-hak negara Indonesia dan tetap tunduk kepada aturan ICAO”.

Hukum udara yang sekarang dikenal merupakan cabang ilmu yang baru berkembang pada permulaan abad ke-20, setelah Wilbur Wright dan Orville Wright berhasil terbang dengan sebuah pesawat yang lebih berat dari udara. Hukum Udara, menurut Goedhuis dan Diederiks Verschoor diartikan sebagai "keseluruhan ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur ruang udara dan penggunaannya untuk keperluan penerbangan".

Definisi tersebut merupakan pengertian luas dan sebagai pengertian atau definisi hukum udara yang umumnya sekarang dikenal, mengingat jika pengertian hukum udara diartikan sebagai "hukum yang mengatur objek udara" maka sejak jaman Romawi sudah dikenal adanya prinsip "*coius est solum*" yang berarti siapa memiliki tanah, memiliki juga udara di atasnya sampai ke langit. Namun ungkapan demikian (*coius est solum*) tentunya sudah tidak relevan lagi, mengingat bahwa langit yang dimaksud juga ada batasnya. Karena mulai tahun 1901 telah mulai dikenal bidang ilmu hukum baru yaitu "*Droit Aerien*" atau hukum udara oleh Nys dari Universitas Brussel, hingga pada tahun 1919 ketika Konvensi Paris mengenai penerbangan internasional ditandatangani, yang diatur hanya "*I espace atmospherique*", demikian juga dalam Konvensi Chicago 1944, hanya mengatur "*airspace*" atau ruang udara.

Menurut N. Mateesco, istilah "*Droit Aerien*" akhirnya yang kemudian lebih populer dalam perkembangan di masa selanjutnya, dibandingkan istilah-istilah lain yang muncul kemudian misalnya "*Law of Civil Aviation*", "*Law of Flight*" dan "*Recht der Lufthahrt*", yang secara umum semua istilah

(*law of civil aviation, law of flight dan recht der lufthahrt*) lebih menekankan pada kegiatan penerbangan. Sementara itu di Indonesia, E. Suherman mendefinisikan hukum udara sebagai "keseluruhan ketentuan-ketentuan dan norma-norma hukum yang mengatur ruang udara, pesawat udara, pemanfaatannya untuk penerbangan dan prasarana penerbangan".

Hukum udara sebagai ilmu semakin mendapat perhatian sejalan dengan perkembangan teknologi penerbangan dunia, maka ketika tahun 1957 Sputnik I diluncurkan, spekulasi bidang hukum baru akhirnya menjadi kenyataan yaitu hukum angkasa (*space law*) dan lebih lanjut pengaturan ruang angkasa secara internasional ditetapkan dalam "*Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outerspace, including the Moon and Other Celestial Bodies*" pada tahun 1967. Hal ini semakin menegaskan pentingnya kajian di bidang hukum udara, karena ternyata kualifikasi teknologi buatan manusia telah mampu menjangkau hingga menembus dan melewati batas ruang udara. Namun demikian hingga saat ini belum ada aturan internasional yang secara jelas dan tegas merumuskan batas antara ruang udara dan ruang angkasa.

Sedangkan definisi Hukum Penerbangan menurut A. Ambrosini, Hukum Penerbangan (*Aeronautical Law*) adalah bagian atau cabang dari hukum yang mempelajari mengenai semua hubungan-hubungan baik bersifat publik maupun privat, nasional maupun internasional yang timbul dari navigasi udara dan yang menentukan aturan-aturan hukum. Sehingga dari definisi-definisi mengenai Hukum Udara yang dikemukakan oleh para

tokoh, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Hukum Udara itu adalah segala macam undang-undang, peraturan-peraturan dan kebiasaan mengenai penerbangan serta segala hak dan kewajiban manusia sebagai pelaksanaannya yang disusun berdasarkan perjanjian, kebiasaan dan hukum yang berlaku diantara negara di dalam soal penerbangan (*conventions, treaties, customary law, ect.*).

2. Sumber Hukum Udara Internasional

Sumber hukum udara (*air law sources*) dapat bersumber pada hukum internasional maupun hukum nasional. Sesuai dengan Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional menetapkan bahwa sumber hukum internasional dibagi atas: (Mauna, 2005: 359)

a. Perjanjian Internasional

Perjanjian Internasional merupakan salah satu sumber hukum udara yang dapat dibagi atas perjanjian bilateral dan multilateral. Perjanjian bilateral adalah perjanjian yang hanya melibatkan kedua negara, sedangkan perjanjian multilateral melibatkan lebih dari dua negara. Adapun contoh dari perjanjian bilateral dalam hukum udara adalah *Bilateral Air Transport Agreement*, dimana Indonesia sendiri telah mengadakan perjanjian angkutan udara internasional timbal balik tidak kurang dari 67 negara yang dapat digunakan sebagai sumber hukum udara nasional dan internasional. Sedangkan sebagai contoh perjanjian multilateral dalam hukum udara adalah : *Convention On International Civil Aviation 1944, Paris Convention Relating to the Regulation of*

Aerial Navigation 1919, Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929, Convention of Offences and Certain Other Act Committee on Board Aircraft Signed at Tokyo 14 September 1963, Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air 1971. (Hidayat, 2015: 26)

b. Hukum Kebiasaan Internasional

Menurut Pasal 38 (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. Namun demikian, peran hukum kebiasaan internasional tersebut semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional, mengingat hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum.

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang menyatakan bahwa: *“The high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory”* “merupakan salah satu hukum kebiasaan internasional dalam hukum udara internasional. Namun demikian, pasal tersebut diakomodasi di dalam Konvensi Havana 1928 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Dalam perkembangan teknologi, tindakan suatu negara dapat merupakan hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu. Hal ini telah dilakukan oleh Amerika Serikat dengan menetapkan *Air Defence*

Identification Zone (ADIZ). Tindakan Amerika Serikat tersebut diikuti oleh Kanada dengan menentukan *Canadian Air Defence Identification Zone (CADIZ)* yang kemudian diikuti oleh negara-negara lain. Di dalam hukum laut internasional juga dikenal adanya hukum kebiasaan sebagai salah satu sumber hukum”.

c. Prinsip-Prinsip Hukum Umum

Selain hukum kebiasaan internasional dan konvensi internasional sebagaimana dijelaskan di atas, asas-asas umum hukum (*general principle or law recognized by civilized nations*) juga dapat digunakan sebagai sumber hukum udara. Salah satu ketentuan yang dirumuskan dalam Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional adalah “*general principle or law recognized by civilized nations*” sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat dunia dewasa ini, baik hukum udara perdata maupun hukum udara public. Asas-asas tersebut yaitu:

- a. *Prinsip Bonafide*, itikad baik atau *good faith*, artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.
- b. *Pacta Sunt Servanda*, artinya apa yang diperjanjikan dalam perjanjian harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat.
- c. *Abus de droit* atau *misbruik van recht*, maksudnya suatu hak tidak boleh disalahgunakan.
- d. *Equality Rights*, maksudnya kesederajatan yang diakui oleh negara-negara di dunia.

- e. Tidak boleh saling intervensi kecuali atas persetujuan yang bersangkutan.

Asas-asas hukum yang tersebut di atas sebagian besar berasal dari *romawi* yang diterima sebagai kaidah hukum oleh masyarakat dunia pada umumnya dan merupakan dasar lembaga-lembaga hukum dari negara maju (*Civilized nations*). Asas-asas tersebut bersifat universal yang berarti juga berlaku terhadap hukum udara perdata internasional maupun hukum udara publik internasional.

d. Sumber Hukum Tambahan

- 1) Keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana terkemuka di dunia
Berlainan dengan sumber hukum utama (*primer*) yang telah dibahas di atas, keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana hanya merupakan sumber *subsidiar* atau sumber tambahan. Artinya, keputusan pengadilan dan pendapat para sarjana dapat dikemukakan untuk membuktikan adanya kaidah hukum internasional mengenai suatu persoalan yang didasarkan atas sumber *primer*.
(Kusumaatmadja, 2003: 150)
- 2) Keputusan badan perlengkapan (*organs*) organisasi dan lembaga internasional. Pertumbuhan lembaga dan organisasi internasional dalam 50 tahun belakangan ini telah mengakibatkan timbulnya berbagai keputusan baik dari badan legislatif, eksekutif maupun yudikatif dari lembaga atau organisasi internasional itu yang tidak dapat diabaikan dalam suatu pembahasan tentang sumber hukum

internasional, walaupun mungkin keputusan demikian belum dapat dikatakan merupakan sumber hukum internasional dalam arti yang sesungguhnya. Keputusan badan tersebut di atas sedikit-dikitnya dalam lingkungan terbatas yaitu di lingkungan lembaga atau organisasi internasional itu sendiri, melahirkan berbagai kaidah yang mengatur pergaulan antara anggota-anggotanya. Dalam hal lain keputusan itu mempunyai kekuatan mengikat yang meliputi beberapa negara, sedangkan ada juga keputusan jenis lain yang mempunyai pengaruh jauh lebih besar dari semestinya. (Kusumaatmadja, 2003: 154)

C. Tinjauan Umum Tentang Konvensi Chicago

1. Latar Belakang Lahirnya Konvensi Chicago 1944

Setelah ditemukannya moda transportasi udara, para ahli hukum udara internasional mulai membahas masalah yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara. Hal ini dirintis dari tahun 1902 oleh Prancis yang telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan maupun pelanggaran dan kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakantindakan yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung.

Lalu dilanjutkan dengan Konvensi warsawa 1929 beserta protokol serta suplemenya. 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 dan kemudian dilanjutkan dengan Konvensi Chicago 1944.

2. Tujuan Konvensi Penerbangan Sipil Menurut Konvensi Chicago Tahun 1944

Konvensi Chicago merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Setelah konvensi Paris 1919 lalu kemudian konvensi Chicago memperbaiki dari konvensi sebelumnya, konvensi ini mengatur tentang navigasi penerbangan yang meliputi prinsi-prinsip dasar seperti wilayah udara, penerbangan di wilayah lain, ketentuan navigasi, selanjutnya tentang pungutan biaya penggunaan fasilitas navigasi penerbangan, izin penerbangan hingga dokumen penerbangan internasional.

Di dalam konvensi ini terdapat pasal yang mengatur tentang kedaulatan negara diruang udaranya, mengenai hak prerogative negara operasi penerbangan, hukum dan regulasi, termasuk juga custom dan immigrasi pertolongan kecelakaan pesawat udara, investigasi kecelakaan, dokumen penerbangan serta sertifikasi pesawat dan awak pesawat udara.

Pada pasa 9 Konvensi Chicago ini mengatur juga tentang area terlarang yang merupakan perbaikan dari konvensi sebelumnya dari konvensi Paris, pada area terlarang ini tidak mengenal lagi perbedaan pesawat yang diperbolehkan kemudian negara bersangkutan yang berdaulatlah yang memeriksa pesawat yang melanggar zona untuk di

periksa, hal tersebut tentu saja sangat berbeda dimana pada konvensi Paris bahwa pesawat yang melanggar zona larangan diwajibkan mendarat di bandara terdekat pada luar zona terlarang tersebut

Ketentuan di dalam konvensi Chicago wajib menjadi perhatian umum hal tersebut terkait perjanjian yang dilakukan bilateral haruslah mengacu pada ketentuan- ketentuan yang berlaku di konvensi internasional, *Air Services Agreement Signed at Chicago on 7 Desember 1944*.¹⁴ Di dalam persetujuan penerbangan atau *International Air Service Transit Agreement (IASTA)* of 1944 pada konvensi Chicago juga merupakan sebagai bentuk persetujuan yang bersifat multilateral mengenai hak-hak kebebasan mengudara di wilayah lain. Hak- hak utama dalam kebebasan mengudara ialah yang pertama *freedom of the air*, yaitu merupakan hak terbang melintasi kedaulatan negara lain tanpa maksud pendaratan, selanjutnya hak kebebasan kedua ialah hak melakukan pendaratan di negara lain dalam bentuk keperluan operasional. (Martono, 2007: 18)

Di dalam bagian pembukaan disebutkan bahwa lahirnya konvensi Chicago ini berdasarkan pada semangat persahabatan antar negara yang di dalam pengelolaan penerbangan sipil serta ruang udaranya guna menghindari terjadinya konflik yang dapat merusak semangat persahabatan. Di samping itu adanya potensi ekonomi menjadi semangat lain yang dapat dimanfaatkan bagi setiap Negara.

Sebagaimana permasalahan ruang udara bahwa negara yang telah bersepakat tidak bisa menjadikan sebuah perselisihan atau konflik menjadi alasan untuk kemudian tidak mengakui kedaulatan sebuah negara, dikarenakan untuk permasalahan kedaulatan kemudian dipertegas dalam konvensi internasional.

Tujuan dari Konferensi Penerbangan sipil Internasional tampak dengan jelas pada pembukaan Konvensi Penerbangan sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago Tahun 1944. Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan 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 untuk kerjasama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Karena itu, negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur tentang prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuhkembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur, dan memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.(Martono, 16-17)

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention 1994*

Indonesia dengan karakteristiknya yang sangat strategis dan terletak diantara dua benua serta dua samudera dan dianugerahi kekayaan alam yang melimpah wajib untuk dijaga dan dipertahankan. Ciri khas serta anugerah Indonesia ini di satu sisi dapat bermanfaat bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Namun di sisi yang lain, kondisi ini mengharuskan bangsa Indonesia untuk bersiap menghadapi tantangan bagi pengelolaan serta pembangunannya yang berdampak pada sistem pertahanan dan keamanan nasional bangsa ini.

Sebuah negara yang berdaulat wajib mempertahankan kedaulatan wilayahnya dari berbagai bentuk ancaman dan gangguan. Kedaulatan suatu bangsa dan negara berdaulat seperti Indonesia harus dipertahankan oleh seluruh elemen bangsa. Kedaulatan suatu negara meliputi tanah, air, udara dan serta seluruh potensi alam yang terkandung didalamnya. Untuk melindungi negara ini dari berbagai ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan maka dibentuklah berbagai peraturan perundangundangan. Semua peraturan yang ditetapkan tersebut juga harus memperhatikan norma serta kaidah yang berlaku secara umum di dunia internasional dan telah dipatuhi sehingga menjadi pedoman bersama dalam pergaulan antar bangsa. Meskipun semua negara di dunia ini telah menetapkan batas wilayah yang jelas dan diakui secara internasional namun berbagai pelanggaran wilayah udara kerap kali terjadi,

baik pelanggaran yang tidak disengaja maupun yang sengaja dilakukan dengan berbagai tujuan tertentu.(Priyatna Abdurrasyid, 2003: 161-162)

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944 secara tegas menyatakan bahwa:

Semua negara mempunyai suatu kedaulatan yang utuh dan komplit/penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara dalam wilayah kedaulatannya.

Istilah *complete and exclusive sovereignty* mengandung arti bahwa kedaulatan di udara adalah penuh dan eksklusif. Kedaulatan yang penuh adalah kedaulatan yang mutlak, sedangkan kedaulatan yang eksklusif adalah hak negara untuk memanfaatkan dan mengatur ruang udaranya.(Buntoro, Kresno, 2012: 8)

Secara geografis wilayah negara Indonesia letaknya sangat strategis, sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara yang sangat dipadati oleh lalu lintas laut maupun udara. Padatnya jalur perlintasan alat angkut air dan udara oleh banyak negara sering menimbulkan berbagai permasalahan yang menyangkut pelanggaran hukum, baik terhadap hukum nasional maupun internasional yang berpengaruh terhadap kewibawaan sebagai negara yang berdaulat.

Kondisi wilayah udara nasional yang sedemikian luas, tentunya berpotensi mengundang kerawanan terjadinya kecelakaan udara dan ancaman pelanggaran wilayah udara kedaulatan negara Indonesia dengan menggunakan wahana udara. Ancaman pelanggaran wilayah udara nasional, selain mengganggu keamanan nasional yang berkaitan dengan kegiatan penerbangan,

juga berpengaruh terhadap kedaulatan wilayah apabila ditinjau dari aspek pertahanan negara. Salah satu upaya pengelolaan wilayah udara nasional adalah dengan melakukan pengaturan lalu lintas ruang udara, tidak hanya untuk keselamatan penerbangan dan penegakan wilayah kedaulatan negara, tetapi juga untuk kepentingan ekonomi nasional Indonesia.

Salah satu unsur yang harus dipenuhi untuk terbentuknya suatu Negara adalah pemerintahan yang berdaulat atau kedaulatan. Kedaulatan (*souvereignty*) adalah ciri atau atribut hukum dari suatu negara, yang menandakan simbol adanya hukum yang berlaku dan berotoritas tinggi di suatu negara tersebut. (Starke, 2010: 210) Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi untuk menentukan hukum dalam negara. Sifat kedaulatan itu tunggal asli, abadi dan tak terbagi-bagi. Teori kedaulatan terbagi menjadi beberapa bagian, salah satunya adalah Teori Kedaulatan Negara. Menurut George Jellinek, yang menciptakan hukum bukanlah Tuhan dan bukan pula Raja, tetapi negara. Jellinek berpendapat bahwa hukum merupakan penjelmaan daripada kemauan Negara. (Busroh, 2011: 69)

Negara adalah satu-satunya sumber hukum. Oleh sebab itu kekuasaan tertinggi harus dimiliki oleh negara. Kekuasaan ini meliputi hal pemanfaatan wilayah, pemberlakuan hukum dan mengupayakan segala hal demi keamanan dan kesejahteraan masyarakatnya. Sebagai negara berdaulat, Indonesia pada prinsipnya dapat menentukan bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan ke dalam maupun keluar, mengatur hubungan dengan warga negaranya, mengatur penggunaan *public domain*, membuat undang-undang

dasar beserta peraturan pelaksanaannya, mengatur hubungan politik ke luar negeri maupun dalam negeri, termasuk warga negara asing yang ada di wilayahnya, walaupun tidak memiliki kewarganegaraan (*stateless*), mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan maupun kegiatan sosial lainnya. (Sudiro H. M., 2012: 253)

Sangat strategisnya wilayah ruang udara bagi pertahanan keamanan negara kolong telah disadari oleh pembentuk Konvensi Paris 1919 tentang *the regulation of aerial navigation*. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 tentang international civil aviation menegaskan bahwa: “setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya”. Adapun yang dimaksud wilayah teritorial adalah wilayah daratan dan laut teritorial yang berhubungan dengannya dikuasai karena kedaulatan, kekuasaan mutlak, proteksi atau mandat dari suatu negara. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kata-kata penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya.

Praktek negara yang menjadi dasar pembentukan hukum kebiasaan internasional juga tidak memiliki keseragaman serta transparansi. Perhatian hukum internasional terhadap *military aircraft* lebih banyak pada posisi pesawat ini dalam situasi konflik bersenjata, sebagai *belligerent*, *neutral* atau humanitarian *mission* dibandingkan di masa damai. Sejak awal pesawat militer

disimbolkan sebagai kedaulatan negara, merupakan tunduk pada hukum internasional. Untuk kepentingan keamanan nasional, negara-negara sepakat membatasi hak lintas pesawat militer ke wilayah negara lain.

Konvensi Chicago 1944 dilengkapi dengan *Air Transport Agreement*. Pasal 1 perjanjian ini mengatur mengenai *the five freedom of the air* yang terdiri dari hak untuk terbang melewati wilayah teritorial negara lain tanpa mendarat, hak untuk mendarat di negara lain untuk *non traffic purposes* seperti hanya untuk *refuelling*, hak untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berangkat dari negara dimana pesawat tersebut terdaftar, hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk dibawa ke negaranya dan hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk tujuan negara lain dan menurunkannya di setiap negara tujuan.

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*). Dalam konteks hukum internasional, negara yang berdaulat pada hakikatnya harus tunduk dan menghormati hukum internasional, maupun kedaulatan dan integritas wilayah negara lain.

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.

Kekuatan dirgantara adalah salah satu bagian penting dari potensi nasional suatu bangsa yang pada dasarnya digunakan untuk kepentingan pertahanan keamanan negara diwilayah udara. Oleh karena itu konsepsi dasar kekuatan dirgantara mengacu pada pengertian dasar dan memperhatikan pemahaman akan karakteristik kekuatan dirgantara, yang berlaku umum didunia dalam fungsinya sebagai kekuatan pertahanan dan keamanan negara. Hal ini tidak terpisahkan dari kekuatan darat maupun laut dalam mengantisipasi pertahanan dan keamanan suatu Negara.

Situasi yang demikian memerlukan adanya upaya pengaturan menyangkut wilayah dirgantara. Untuk diketahui bahwa wilayah udara pada perinsipnya merupakan wilayah kedaulatan suatu negara, namun tidak menutup kemungkinan pesawat udara asing dapat melintas diatas kedaulatan wilayah udara suatu negara yang bersifat utuh dan penuh. Hal ini terlihat jelas dengan adanya pesawat asing yang melakukan lintas udara diwilayah yurisdiksi

nasional tanpa izin, seperti pesawat Amerika Serikat yang memasuki wilayah kedaulatan Indonesia, hal ini menimbulkan banyak dugaan bahwa kekuatan udara Indonesia masih sangat lemah, meskipun kita ketahui bahwa hal tersebut telah diatur dalam beberapa bentuk aturan internasional maupun nasional. Sehubungan dengan kejadian tersebut, pemerintah Indonesia harus berjuang mempertahankan statusnya sebagai negara kepulauan yang mempunyai hak mengatur lalu lintas udara dan laut, sehingga kedaulatan wilayah tetap terjaga.

Dapat dipahami bahwa penegakan kedaulatan negara di wilayah udara juga merupakan salah satu tugas dari pemerintah untuk memberikan perhatian khusus mengenai wilayah udara dalam menjaga keutuhan negara, karena langsung atau tidak, dapat berdampak pada pertahanan atau keamanan negara. Hal ini meliputi pengendalian penerbangan bagi pesawat udara asing yang memasuki wilayah udara nasional, maka harus mendapatkan izin dari negara Indonesia sebelum melakukan penerbangan di wilayah yurisdiksi nasional, misalnya berupa security clearance dari Mabes TNI yang harus dimiliki sebelum penerbangan, karena hal ini merupakan ketentuan nasional yang harus ditaati guna penegakan hukum.

Selanjutnya pengaturan penerbangan pesawat udara asing dapat ditinjau baik secara interbasional maupun nasional. Pengaturan secara internasional dapat ditinjau secara yuridis dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi tersebut mengatur berbagai kegiatan penerbangan pesawat udara serta kedaulatan negara sehubungan dengan penerbangan pesawat udara asing di wilayah udara nasional. Konvensi


mengatur penerbangan internasional dan kedaulatan suatu negara, seperti pada pasal 53 ayat 1 yang menyatakan :

“Suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya”.

Sehubungan dengan itu peraturan perundang-undangan penerbangan nasional yang telah diterbitkan oleh pemerintah diantaranya Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1995 tentang Angkatan Udara, serta peraturan lainnya, menyangkut masalah wilayah udara yang merupakan bagian wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang memiliki peranan penting dalam pertahanan wilayah udara nasional.

Dalam Konvensi Montevideo 1933, negara berdaulat harus memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, mempunyai wilayah darat, laut maupun udara, walaupun persyaratan wilayah tidak merupakan persyaratan mutlak untuk negara berdaulat. Negara berdaulat melaksanakan prinsip yurisdiksi teritorial (*territorial jurisdiction principle*) di samping prinsip-prinsip yurisdiksi lainnya. Wilayah kedaulatan suatu negara dapat diperoleh karena penguasaan (*Ocupation*), aneksasi, pertumbuhan (*accretion*), Cessie, kedaluwarsa dan perang.

Batas wilayah udara secara horizontal mengacu kepada Pasal 2 konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan wilayah adalah batas wilayah negara (*state teritory*),

walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua negara mengakui bahwa tidak ada negara negara manapun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*), demikian dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) dalam kasus sengketa Eastern Greenland. Dalam kasus tersebut ditafsirkan “*The natural meaning of the term is its geographical meaning*” yaitu ruang dimana terdapat udara (air)”.

Lingkup yurisdiksi teritorial suatu negara diakui dan diterima oleh negara anggota konvensi Chicago 1944 terus keatas sampai tidak terbatas. Kedaulatan ini ditunjukkan dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944. Menurut pasal tersebut setiap negara (termasuk Indonesia) berhak menolak pemberian izin pesawat udara asing yang melakukan angkutan penumpang, barang dan pos secara komersial dalam negeri.

Pada prinsipnya, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak untuk menjalankan, memaksakan serta menyelesaikan perkara-perkara yang terjadi atas orang, benda, dan berbagai permasalahan lainnya berdasarkan peraturan perundangan nasionalnya. Namun kekuasaan tersebut tidaklah begitu absolut sehingga tidak dapat begitu saja mengesampingkan kepentingan negara-negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan yang penuh dan utuh tersebut juga harus menghormati ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional.

Wilayah atau teritorial adalah unsur yang sangat penting yang harus dimiliki oleh suatu negara untuk melaksanakan kedaulatan teritorialnya. Ruang udaramerupakan salah satu bagian terpenting dan strategis untuk meningkatkan

kesejahteraan suatu negara. Negara dapat melakukan berbagai kegiatan komersialisasi terhadap ruang udaranya untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyatnya. Tidak hanya untuk aktifitas komersial, wilayah atau ruang udara juga merupakan medium atau ruang gerak bagi pesawat-pesawat militer.

Ruang udara dapat digunakan oleh negara lain untuk menyerang kepentingan negara kolong dengan keuntungan pendudukan dan efek serangan yang sangat luas, juga dapat digunakan untuk keuntungan spionase pada masa damai. Dilihat dari sisi hankam, ruang udara dapat menjadi jalan potensial bagi datangnya ancaman asing terhadap keamanan nasional. Oleh karena itu dapat dipahami apabila mayoritas negara sangat ketat dalam menjaga kedaulatan negara di wilayah udaranya. Negara menyadari pentingnya penataan ruang udara yang tidak hanya untuk keperluan kesejahteraan tetapi juga dipersiapkan dan ditata bagi kegiatan hankam. (Hambali, 1994: 7)

Sebagai sebuah negara yang berdaulat haruslah memiliki kekuasaan tertinggi dimana dalam artian memiliki kebebasan dari kekuasaan negara lain. Sehingga setiap negara membuat kebijakan masing-masing dalam mengatur aspek hukum di negaranya agar kebebasan dari kekuasaan asing dapat dibatasi. Dalam perkembangan wilayah ruang udara internasional aspek hukum selalu mengalami perubahan perkembangan demi menjamin keselamatan penerbangan yang melintasi wilayah ruang udara masing-masing negara.

Dalam konvensi Chicago pada prinsip kedaulatan negara semakin ditekankan di dalam undang-undang dasar dimana kedaulatan wilayah udara bersifat *complete* dan *exclusive*. dimana mengenai kedaulatan negara diruang

udara dituang pada pasal 5 Undang-Undang No 1 Tahun 2009 disebutkan NKRI berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara. Peran melaksanakan kedaulatan, wewenang serta tanggung jawab terkait ruang udara untuk kepentingan, pertahanan serta keamanan di tuangkan pada Pasal 6. Dengan kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang, hal tersebut merupakan bentuk dari kedaulatan udara di bidang keamanan serta pertahanan negara dan tentu saja larangan tersebut haruslah bersifat permanen dan menyeluruh. (Mauna, 2010: 389) akan tetapi penulis disini masih belum menemukan bahwasanya ada penetapan wilayah yang jelas seperti wilayah udara di atas ALKI (alur laut kepulauan Indonesia) sehingga memerlukan pembaharuan perundangan yang lebih jelas.

Sebagaimana telah disinggung dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 bahwasanya secara tegas menyatakan negara wajib mengakui jika tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Pada dasarnya konvensi Chicago mengambil atau memperbarui prinsip pada konvensi Paris 1919. Tidak ada hukum kebiasaan yang memperbolehkan secara bebas terbang lintas diatas kedaulatan negara lain yang hal tersebut tidak bisa disamakan dengan prinsip hak lintas perairan. Pengecualian terjadi mengenai lintas batas kedaulatan negara ialah pada selat-selat internasional tertentu atau kepulauan. Ataupun adanya kesepakatan konvensional lain.

Konvensi Chicago 1944 dilengkapi dengan *Air Transport Agreement*. Pasal 1 perjanjian ini mengatur mengenai *the five freedom of the air* yang terdiri dari hak untuk terbang melewati wilayah teritorial negara lain tanpa

mendarat, hak untuk mendarat di negara lain untuk *non traffic purposes* seperti hanya untuk refuelling, hak untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berangkat dari negara dimana pesawat tersebut terdaftar, hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk dibawa ke negaranya dan hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk tujuan negara lain dan menurunkannya di setiap negara tujuan.

Negara pihak dalam Konvensi Chicago 1944 wajib mengadopsi semua prosedur dan standar-standar internasional di dalam ketentuan penerbangan nasionalnya, termasuk di dalamnya *rules of the air and air traffic control practices*. Setiap negara wajib memberikan kemudahan pada navigasi udara internasional. Salah satunya dengan menyediakan rute udara yang dijelaskan dalam Pasal 68 konvensi tersebut.

Meskipun wajib memberikan kemudahan dengan menyediakan rute udara bagi penerbangan sipil internasional, namun negara tetap berhak atas nama kepentingan militer atau untuk keselamatan umum karena ada aktivitas yang dapat membahayakan penerbangan seperti ada peluncuran satelit, instalasi nuklir, dan obyek vital nasional untuk menetapkan daerah larangan terbang atau terbatas. (Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.)

Annex 2 Konvensi Chicago memberikan rekomendasi dan standar yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan pelaksanaan penerbangan sebagaimana yang diamanatkan oleh Pasal 37 Konvensi Chicago 1944. Beberapa persyaratan penting yang harus dipatuhi dalam penerbangan sipil

internasional yang diatur dalam annex ini antara lain adalah pertama tentang flight plan atau rencana penerbangan. Pesawat sipil yang melaksanakan penerbangan internasional harus menyampaikan kepada air traffic services units tentang flight plan-nya. Pesawat yang bersangkutan harus menjelaskan hal-hal seperti identifikasi pesawat, jenis, penerbangan yang dipilih dapat berupa terbang instrumen atau visual (terbang dengan menggunakan tanda-tanda darat sebagai petunjuk) dan tipe dari penerbangan yaitu sipil atau militer; nomor dan tipe pesawat; rute yang dipilih; tujuan pendaratan dan lain sebagainya. Flight plan ini harus disampaikan satu jam sebelum penerbangan atau bisa disampaikan pada saat terbang dengan menggunakan radio komunikasi paling lambat sepuluh menit sebelum memasuki titik dimana ada area pengaturan atau titik dimana melewati udara atau rute-rute yang telah ditetapkan. Ada 5 bentuk penerbangan yang diwajibkan menyerahkan *flight plan* yaitu:

- a. setiap penerbangan yang diberikan pelayanan lalu lintas udara;
- b. setiap penerbangan dengan instrumen flight rules (terbang dengan menggunakan instrumen sebagai pedoman) di dalam suatu wilayah udara yang telah ditetapkan seperti menggunakan rute-rute yang telah ada;
- c. setiap penerbangan di dalam atau menuju wilayah yang telah ditetapkan atau sepanjang rute yang telah ditetapkan, hal ini diperlukan oleh otoritas air traffic service (ATS) yang berwenang

untuk memudahkan pelayanan informasi penerbangan, kewaspadaan, dan layanan pencarian dan pertolongan;

- d. setiap penerbangan di dalam atau menuju wilayah yang telah ditetapkan atau sepanjang rute yang telah ditetapkan, hal ini diperlukan oleh otoritas air traffic service (ATS) yang berwenang untuk memudahkan koordinasi dengan unit angkatan udara yang berwenang atau unit pelayanan lalulintas udara negara tetangga dalam rangka menghindari kemungkinan intersepsi untuk tujuan identifikasi;
- e. setiap penerbangan yang melewati perbatasan internasional.

Hal penting kedua yang diatur oleh Annex 2 adalah kewajiban melakukan komunikasi dua arah dengan pengatur lalu lintas udara untuk melaporkan posisinya setiap kali melewati *reporting point* seperti tentang waktu dan ketinggian. Hal ini sangat penting untuk mencegah tubrukan (*collision*) pesawat. Setiap pesawat juga harus mempertahankan memonitor radio dan melaksanakan komunikasi dua arah dengan unit otoritas setempat.

Rejim hukum udara tidak mengenal adanya lintas damai. Pesawat udara asing baik berjadwal maupun tidak berjadwal tetap memerlukan izin untuk memasuki wilayah udara negara lain. Rute penerbangan khusus untuk pesawat udara sipil ditentukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional-*International Civil Aviation Organization (ICAO)*, sedangkan pesawat udara milik negara asing yang akan melintas harus mendapatkan izin dan persetujuan rute penerbangan yang akan dilewati. Meskipun hal ini telah diakui secara internasional melalui Konvensi Chicago Tahun 1944 dan diperkuat lagi oleh

peraturan perundang-undangan nasional, hingga kini kerap kali terjadi pelanggaran wilayah udara Indonesia oleh pesawat udara asing tidak berizin.

Terkait pelanggaran wilayah udara Indonesia tersebut, sanksi yang dikenakan terhadap pelaku pelanggaran tersebut sangatlah kecil dibandingkan dengan biaya operasional yang harus dikeluarkan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU). Selain itu proses hukum kepada pihak yang melakukan penerbangan tersebut tidak dapat dilanjutkan karena lemahnya regulasi di Indonesia. Kedua hal inilah yang membuat banyak pihak kecewa terhadap proses penegakan hukum terhadap kasus penerbangan tidak berizin di Indonesia.

Norma hukum internasional yang dijadikan rujukan adalah perjanjian internasional yang berpengaruh dan mengikat Indonesia, yaitu Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation*). Kedaulatan yang dimiliki oleh negara peserta serta mengakui kedaulatan seluruh negara di ruang udara di atas wilayahnya (*airspace*). Menurut E. Saefullah Wiradipradja, sifat universal dari pasal tersebut terlihat dari penggunaan istilah “*every states*” untuk menyebut kedaulatan para pihak pada ruang udara yang menunjukkan bahwa kedaulatan negara di ruang udara dimiliki oleh semua negara. Bukan hanya negara peserta konvensi saja, tetapi juga negara di luar konvensi. (Wiradipradja, 2014: 108)

Sifat kedaulatan negara di udara yang bersifat *complete and exclusive* merupakan pembeda dengan kedaulatan negara laut territorial. Karena sifatnya yang demikian, maka di ruang udara tidak dikenal hak lintas damai (*innocent*

passage) bagi pihak asing, sementara di laut territorial dibatasi dengan hak negara lain untuk melakukan hak lintas damai. (Wiradipradja, 2014: 98) Ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara suatu negara dapat dilalui oleh pesawat udara asing. Negara kemudian mengatur dalam hukum nasionalnya bagaimana mengukuhkan kedaulatan negara atas ruang udara tersebut sebagai sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dan kemakmuran rakyat.

Sifat tertutup ruang udara yang sedemikian itu dapat dipahami mengingat udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong. Karena serangan-serangan militer dengan menggunakan pesawat udara banyak memiliki keuntungan dan kemudahan, seperti kecepatannya (*speed*), jangkauannya (*range*) yang luas, pendadakan (*surprise*) dan penyusupan (*penetration*) pun dapat dilakukan dengan optimal. Hal inilah yang mendorong setiap negara mengenakan standar penjagaan ruang udara nasionalnya secara ketat dan kaku.

Pada prinsipnya, setiap negara di dalam wilayah kedaulatannya mempunyai hak untuk menjalankan, memaksakan serta menyelesaikan perkara-perkara yang terjadi atas orang, benda, dan berbagai permasalahan lainnya berdasarkan peraturan perundangan nasionalnya. Namun kekuasaan tersebut tidaklah begitu absolut sehingga tidak dapat begitu saja mengesampingkan kepentingan negara-negara lain. Oleh karena itu, kedaulatan

yang penuh dan utuh tersebut juga harus menghormati ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam hukum internasional

B. Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Konstitusi dalam sistem peraturan perundang-undangan sebuah negara merupakan norma hukum yang paling tinggi tingkatannya yang menjadi rujukan bagi pembentukan peraturan perundang-undangan di bawahnya. Konstitusi dianggap sebagai sumber tertulis dimana dikonstruksikan dalam naskah tertulis sebenarnya yang bertujuan mewujudkan tripartite tujuan hukum, yaitu kepastian hukum, kemanfaatan hukum, dan keadilan.(Ashiddiqie, 2004:76) Termasuk di dalam konstitusi tertulis Indonesia diatur tentang wilayah negara di mana di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 terdapat dua pasal yang mengatur hal tersebut, yaitu Pasal 25 A yang mengatur tentang wilayah negara dan Pasal 33 ayat (3).

Dalam Pasal 25 A disebutkan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang bercirikan nusantara”. Ciri wawasan nusantara menurut Mochtar Kusumaatmadja dipahami sebagai konsep penguasaan wilayah secara unilateral oleh bangsa Indonesia dalam mematahkan doktrin hukum laut internasional yang berlaku. Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah

laut dan udara di atasnya di mana negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif. (Wiradipradja, 2014: 406)

Sebelum diundangkannya Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992. Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 tidak diatur secara eksplisit (tegas), tetapi secara implisit (tak langsung) dapat dimaknai sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Di mana dinyatakan dalam Pasal 2 yang menyebutkan bahwa “Dilarang melakukan penerbangan selainnya dengan pesawat udara yang mempunyai kebangsaan Indonesia, atau dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah” dan Pasal 5 ayat (1) yang berbunyi “Menteri dan/atau Menteri Pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing”.

Berbeda dengan Undang-Undang No. 83 Tahun 1958, pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 menyebutkan bahwa “Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia”. Prinsip kedaulatan negara yang bersifat complete and exclusive yang ada dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang-undang ini dengan mengartikan complete and exclusive dengan istilah penuh dan utuh. Sebagai bentuk pengejawantahan kedaulatan negara yang

penuh dan utuh tersebut, dalam Pasal 5 disebutkan bahwa “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional”.

Selanjutnya, terkait kedaulatan negara di ruang udara dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 diatur secara khusus dalam Pasal 5 yang menyatakan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Sepintas ketentuan pasal ini mirip dengan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992, namun bila ditilik lebih jauh ternyata ada sedikit perbedaan dalam penggunaan istilah “utuh” dengan “eksklusif”. Sayangnya tidak adanya penjelasan dalam undang-undang ini tentang perubahan istilah tersebut.

Sebagai implementasi kedaulatan negara di ruang udara, pemerintah menurut Pasal 6 undang-undang ini berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk wewenang dan tanggung jawab terkait pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilakukan melalui pertama, kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, dan kedua, pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang. Larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.

Kepastian hukum dan keadilan merupakan dua tujuan utama yang harus diakomodasi hukum pidana sebagai bagian dari hukum publik yang berperan melindungi kepentingan masyarakat banyak. (Roni Sahindra, 2020:146) 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 dilakukan oleh 2 atau lebih negara yang wilayahnya berdekatan. Negara dibagi atas beberapa macam negara sesuai dengan letak geografis serta besar kecilnya suatu negara. (Istanto, 1998: 26) 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.

Sesuai dengan pelaku utama hubungan internasional adalah negara, maka yang menjadi perhatian utama hukum internasional adalah hak dan kewajiban serta kepentingan negara. Negara sebagai salah satu subjek hukum internasional, bahkan menjadi subjek hukum internasional yang pertama dan utama serta terpenting (*par excellence*).

Negara menjadi subjek hukum internasional yang pertama-tama, sebab kenyataan menunjukkan bahwa yang pertama-tama yang mengadakan hubungan internasional. Negara sebagai suatu kesatuan politik dalam hukum

internasional yang juga sifatnya keterutamaannya maka suatu negara harus memiliki unsur-unsur tertentu berdasarkan hukum internasional. Aturan hukum internasional yang disediakan masyarakat internasional dapat dipastikan berupa aturan tingkah laku yang harus ditaati oleh negara apabila mereka saling mengadakan hubungan kerjasama. (Tsani, 1990: 9)

Hukum Internasional memberikan hak-hak yang sama kepada negara, yaitu: (Starke, 2010: 133)

- a. Hak suatu negara melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksi penuh atas wilayah dan rakyatnya;
- b. Hak memberi izin masuk dan mengeluarkan orang asing dari wilayah negaranya;
- c. Hak perolehan kekebalan diplomatik (immunitas) dan hak istimewa (*privilege*) bagi perwakilan diplomatiknya di negara asing;
- d. Hak mengambil tindakan bela diri dalam situasi tertentu;
- e. Setiap negara berhak secara bebas memilih dan mengembangkan sistem politik, ekonomi dan budaya negaranya.

Disamping hak-haknya diatas, setiap negara secara global dibebani kewajiban yang pada dasarnya bertujuan untuk ikut serta menciptakan dan memelihara ketertiban dan perdamaian dunia. Dengan demikian kedaulatan suatu negara dibatasi oleh hukum internasional dalam rangka pemeliharaan perdamaian dan ketertiban internasional. Ini berarti bahwa prinsip *par in parem non habet imperium* dapat dikesampingkan. “Secara umum kewajiban-kewajiban negara tersebut antara lain: (Starke, 2010: 134)

- a. Tidak melakukan tindakan kedaulatan di wilayah negara lain yang berdaulat
- b. Tidak melakukan intervensi urusan dalam negeri negara lain, termasuk menjaga stabilitas negara lain dengan tidak mendukung atau memberi bantuan yang mengandung unsur subversive dengan maksud menggulingkan pemerintahan yang sudah ada dan sah suatu negara;
- c. Tidak menggunakan perang sebagai instrumen kebijakan dalam negeri;
- d. Menjaga agar keadaan negaranya tidak mengancam perdamaian dunia;
- e. Tidak merangsang timbulnya perselisihan saudara di wilayah lain;
- f. Tidak melakukan tindakan yang mencemarkan wilayah negara lain;
- g. Menyelesaikan sengketa yang timbul antar negara secara damai.

Yurisdiksi negara dalam hukum internasional merupakan hak dari suatu negara untuk mengatur dan mempengaruhi dengan langkah-langkah yang bersifat legislatif, yudikatif, eksekutif atas hak-hak individu, milik atau harta kekayaannya, perilaku-perilaku atau peristiwa-peristiwa yang tidak semata-mata merupakan masalah dalam negeri. Yurisdiksi juga merupakan perwujudan dari kedaulatan, kedaulatan negara tidak boleh dilaksanakan di negara berdaulat yang lain, kecuali atas izin dari negara yang bersangkutan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yurisdiksi memiliki dua pengertian yaitu: a) Kekuasaan mengadili; lingkup kekuasaan kehakiman; peradilan, b) Lingkungan hak dan kewajiban, serta tanggung jawab di suatu wilayah atau

lingkungan kerja tertentu; kekuasaan hukum. (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2005: 1278)

Hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus di laksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai, tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar itu menjadi harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan. Dalam menegakkan hukum ada 3 unsur yang harus di perhatikan, yaitu: Kepastian hukum (*techtssicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), dan keadilan (*gerechtigkei*). (Mertokusumo, 1991: 134)

Hukum internasional dapat didefinisikan sebagai suatu kaidah-kaidah yang mengatur hubungan-hubungan antar negara-negara. Definisi tradisional ini dapat dijumpai dalam sebagian besar karya standar hukum internasional yang lebih tua usianya, tetapi mengingat perkembangan-perkembangan yang terjadi, definisi tersebut tidak dapat bertahan sebagai suatu deskripsi komprehensif mengenai semua kaidah yang saat ini diakui merupakan bagian dari hukum internasional.

Perkembangan-perkembangan yang penting, salah satunya adalah pembentukan sejumlah lembaga-lembaga atau organisasi internasional, yang dipandang memiliki personalitas hukum internasional dan mampu menjalin hubungan satu sama lain dan dengan negara-negara. (Starke, 2010: 4) Dengan demikian, hukum internasional mengatur hubungan antara negara dengan

negara, negara dengan subjek hukum internasional bukan negara, dan subjek hukum internasional bukan negara satu sama lain. (IsHaq, 2014: 293)

Kewajiban adalah segala sesuatu yang dianggap sebagai suatu keharusan yang hukumnya wajib untuk dilaksanakan oleh individu sebagai anggota warga negara guna mendapatkan hak yang pantas untuk didapat. Kewajiban pada umumnya mengarah pada suatu keharusan/kewajiban bagi individu dalam melaksanakan peran sebagai anggota warga negara guna mendapat pengakuan akan hak yang sesuai dengan pelaksanaan kewajiban tersebut.

Secara umum subyek hukum diartikan sebagai pendukung/pemilik hak dan kewajiban. Pada awal mula dari kelahiran dan pertumbuhan hukum internasional, hanya negaralah yang dipandang sebagai subjek hukum internasional. Akan tetapi karena perkembangannya, pendukung hak dan kewajiban dalam hukum internasional pada saat ini ternyata tidak terbatas pada Negara saja tetapi juga meliputi subyek hukum internasional lainnya. Hal ini dikarenakan terdapat perkembangan ataupun kemajuan di bidang teknologi, telekomunikasi dan transportasi dimana kebutuhan manusia semakin meningkat cepat sehingga menimbulkan interaksi yang semakin kompleks. (Haryomataram, 2005: 78) Secara umum, yang dipandang sebagai subjek hukum adalah:

1. Individu atau orang-perorangan atau disebut juga dengan pribadi alamiah, yakni orang atau individu yang karena sifat alamiah dan sosialnya, dengan sendirinya berstatus subjek hukum.

2. Badan hukum atau disebut juga sebagai pribadi hukum (*legal person, rechtspersoon*), yaitu suatu badan atau lembaga yang sengaja dibuat atau didirikan untuk suatu tujuan tertentu dan diberikan status sebagai subjek hukum sehingga dapat mengadakan hubungan-hubungan hukum dan memikul hak dan kewajiban hukum secara mandiri, terpisah dari hak dan kewajiban hukum secara mandiri, terpisah dari hak dan kewajiban hukum dari para anggotanya.

Menurut I Wayan Parthiana subjek hukum pada umumnya diartikan sebagai pemegang hak dan kewajiban menurut hukum. Dengan kemampuan sebagai pemegang hak dan kewajiban tersebut, berarti adanya kemampuan untuk mengadakan hubungan hukum yang melahirkan hak-hak dan kewajiban. Secara umum yang dipandang sebagai subjek hukum adalah : (a) individu atau orang perorangan atau disebut pribadi alam dan (b) badan atau lembaga yang sengaja didirikan untuk suatu maksud dan tujuan tertentu yang karena sifat, ciri, dan coraknya yang sedemikian rupa dipandang mampu berkedudukan sebagai subjek hukum. Dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa subjek hukum internasional adalah pemegang atau pendukung hak dan kewajiban menurut hukum internasional; dan setiap pemegang atau pendukung hak dan kewajiban menurut hukum internasional adalah Subjek Hukum Internasional.

Suatu negara hanya dapat berfungsi berdasarkan kedaulatan yang dimilikinya, yang secara internal diwujudkan dalam bentuk supremasi dari lembaga-lembaga pemerintahan dan secara eksternal dalam bentuk supremasi negara sebagai subjek hukum internasional. Dalam hal itu, konsep dasar dari

ruang berlakunya kedaulatan sebagai kekuasaan tertinggi negara dibatasi oleh wilayah negara itu, sehingga negara memiliki kekuasaan tertinggi di dalam batas wilayahnya. Menurut Oppenheim dalam Mochtar Kusumaatmaja dan Etty R. Agoes dikatakan bahwa tanpa adanya wilayah dengan batas-batas tertentu suatu negara tidak dapat dianggap sebagai subjek hukum internasional. (Agoes, 2010: 161.)

Pembangunan dilakukan dengan tujuan mencapai suatu cita-cita guna terwujudnya masyarakat adil dan makmur baik spiritual maupun materiil, yaitu sebagai suatu masyarakat yang tercipta dan diciptakan atas dasar asas-asas keseimbangan, baik secara mikro maupun makro, baik secara pribadi maupun secara kelembagaan. (Rahdiansyah, 2018: 310) Dalam perkembangan hukum internasional, batas kekuasaan yang merupakan batas wilayah suatu negara sangat dipegang erat, pelanggaran terhadap wilayah suatu negara dapat berakibat fatal bahkan dapat menimbulkan kerenggangan hubungan dan apabila berlarut-larut akan berakibat peperangan.

Dengan batas wilayah dituntut hubungan yang baik bagi setiap negara dan perjanjian-perjanjian yang diciptakan perlu ditaati agar tidak merugikan kepentingan negara lain. Penentuan batas wilayah yang meliputi kelautan di dalam pembuatannya selalu memperhatikan bentuk konsekuensi dan pertimbangan lain sehingga kepentingannya sama-sama berjalan. Dalam pertimbangannya secara umum dapat memperhatikan keadaan geografi, strategi (keuntungan dan kerugian dalam pertahanan dan keamanan, serta kesamarataan (tingkatan). Bagi negara-negara yang wilayahnya berbatasan

dengan wilayah negara lain batasnya tidak ditentukan secara sepihak, melainkan memperhatikan aspek historisnya dan perjanjian yang dilakukan. Berdasarkan pengalaman praktek ketatanegaraan yang bersifat internasional, apabila hanya memperhatikan sejarah/historisnya saja masih banyak menimbulkan permasalahan.

Setiap sistem hukum mempunyai subyek hukum, secara umum pengertian subyek hukum berarti segala sesuatu yang dianggap menjadi pendukung hak dan kewajiban. Pada mulanya, yang dianggap sebagai subyek hukum nasional hanyalah individu. Tetapi karena perkembangan zaman, maka badan hukum juga dapat dianggap sebagai subyek hukum (*rechtspersoon*), karena memiliki hak dan kewajiban tersendiri dalam kacamata hukum. Hukum adalah suatu tata perbuatan manusia, “tata perbuatan” mengandung arti suatu sistem aturan. Hukum bukan satu peraturan semata, seperti kadang-kadang dikatakan demikian.

Hukum adalah seperangkat peraturan yang dipahami dalam satu kesatuan yang sistemik. Tidak mungkin untuk memahami hakikat hukum hanya dengan memperhatikan satu peraturan saja. Hubungan yang mempersatukan berbagai peraturan khusus dari suatu tata hukum perlu dimaknai agar hakikat dapat dipahami. Hanya atas dasar pemahaman yang jelas tentang hubungan-hubungan yang membentuk tata hukum tersebut bahwa hakikat hukum dapat dipahami dengan sempurna”.

Negara merupakan subyek hukum internasional, dimana didalamnya terdapat suatu penduduk tetap, wilayah tertentu, pemerintahan dan kemampuan

untuk mengadakan hubungan internasional. Sebagai subyek hukum internasional, negara tentu saja memiliki hak dan kewajiban terhadap hukum internasional. Hak dan kewajiban yang diatur dalam hukum internasional sebagian besar ditetapkan sebagai hak dan kewajiban negara. Hak dan kewajiban negara tersebut salah satu diantaranya adalah hak dan kewajiban negara yang berhubungan dengan orang yang ada dalam masyarakat internasional. (Istanto, 1999: 27)

Kedaulatan merupakan unsur yang sangat penting bagi sebuah negara untuk diakui keberadaannya dalam sistem internasional, dimana negara yang telah diakui mempunyai kedaulatan disebut sebagai negara yang berdaulat. Dimana kedaulatan negara merupakan salah satu prinsip dasar demi terciptanya hubungan internasional yang damai. (Budiyono, 2014: 82) Dalam hukum konstitusi, negara yang berdaulat mempresentasikan pemerintahan yang memiliki kendali sepenuhnya atas semua hal urusan dalam negerinya sendiri di dalam wilayah atau batas teritorial negaranya, atau dengan kata lain suatu negara dalam melaksanakan kewenangannya hanya sebatas dalam wilayah-wilayah yang telah menjadi bagian dari kekuasaannya, dimana berlaku yurisdiksi hukumnya. Negara memiliki kewenangan dan kekuasaan tertinggi untuk mengatur dan menegakkan aturan didalam wilayah kedaulatannya untuk mencapai tujuan negara dalam rangka menjalankan kedaulatannya. (Iskandar, 2006: 169)

Indonesia sebagai negara yang terdiri atas beberapa gugusan pulau dan perairan diantara pulau-pulaunya secara yuridis merupakan negara kepulauan.

Pengakuan terhadap keberadaan tidak muncul begitu saja dalam masyarakat internasional. Ini diperoleh setelah melalui proses perjuangan yang lama. (Parman, 2007: 5) Setiap negara pada prinsipnya mempunyai kekuasaan dan kewenangan penuh atas wilayahnya masing-masing baik di wilayah darat, air, udara yang berada di wilayah kedaulatannya masing-masing. Kedaulatan atas wilayah laut adalah kewenangan yang dimiliki suatu negara di laut guna melaksanakan kewenangannya di wilayah kedaulatannya tersebut, dimana yang berlaku adalah hukum nasional apabila terjadi pelanggaran. Oleh karena itu muncul konsep kedaulatan teritorial dimana akan berlaku hukum negara yang memiliki wilayah teritorial.

Mengadopsi dari Konvensi Chicago 1944, Pasal 5 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Wilayah Udara Indonesia adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.

Kedaulatan wilayah udara nasional belum dapat memberikan manfaat sepenuhnya bagi kepentingan bangsa dan negara Indonesia yang merdeka, berdaulat, sejahtera, adil dan makmur. Wilayah udara nasional Indonesia yang sangat luas ini belum diatur untuk kepentingan pertahanan dan keamanan

maupun ekonomi. Tujuan pengaturan wilayah udara nasional saat ini baru terbatas untuk memenuhi kepentingan keselamatan penerbangan semata, belum diarahkan kepada kepentingan ekonomi nasional. Di samping itu, pengaturan lalu lintas ruang udara Indonesia masih dikendalikan oleh negara asing, alasannya negara Indonesia dinilai belum memiliki sumber daya manusia dan sarana prasarana pendukungnya berstandar internasional.

Kedaulatan merupakan salah satu unsur eksistensi sebuah negara. Dari sudut ilmu bahasa kedaulatan dapat diartikan sebagai sebuah kekuasaan tertinggi atas pemerintahan negara, daerah, dan sebagainya. Dalam konteks ilmu tata negara, Parthiana menyatakan bahwa kedaulatan dapat diartikan sebagai kekuasaan yang tertinggi yang mutlak, utuh, bulat dan tidak dapat dibagi-bagi dan oleh karena itu tidak dapat ditempatkan di bawah kekuasaan lain. Namun demikian dalam proses perkembangan lebih lanjut, telah terjadi perubahan makna kedaulatan Negara.

Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa pesawat negara tidak diperbolehkan terbang di atas atau mendarat di wilayah teritorial negara lain tanpa otorisasi berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya dari negara kolong. UU penerbangan Indonesia tidak menggunakan istilah pelanggaran kedaulatan bagi pesawat asing yang masuk ke wilayah ruang udara Indonesia tanpa ijin. Istilah yang digunakan adalah pelanggaran wilayah kedaulatan. UU Penerbangan juga tidak merinci siapa yang dapat melakukan pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia, UU hanya menyebutkan istilah pesawat udara

yang melanggar wilayah kedaulatan NKRI. UU tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah kedaulatan.

Penjelasan Pasal 8 (1) UU ini hanya menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan “melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia” adalah memasuki wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin. Dengan tidak adanya pengaturan khusus siapa yang dapat melanggar wilayah kedaulatan Indonesia maka dapat disimpulkan semua jenis pesawat baik militer maupun sipil dapat menjadi pelaku pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia.

Sebagai negara yang berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, maka dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan, Indonesia menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas. Yang dimaksud dengan “kawasan udara terlarang (*prohibited area*)” adalah kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Pembatasan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, sebagai contoh instalasi nuklir atau istana Presiden. Yang dimaksud dengan “kawasan udara terbatas (*restricted area*)” adalah kawasan udara dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat udara TNI). Pada waktu tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat digunakan untuk penerbangan sipil. Pembatasan dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi atau kawasan militer.

Pesawat asing yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dapat dikenakan sanksi pidana maupun administratif. Sebagai contoh adalah apa yang ditetapkan dalam Pasal 401 bahwa setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) di pidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Dalam beberapa kasus pelanggaran ruang udara Indonesia, nampak bahwa pesawat sipil atau pesawat komersial yang melanggar wilayah kedaulatan Indonesia dikenakan denda sebagaimana di atur dalam undang-undang penerbangan. Pesawat sipil Singapura yang dipaksa mendarat oleh dua pesawat Sukhoi 27/30 Flanker TNI diizinkan pulang setelah memenuhi syarat administrasi termasuk membayar denda Rp. 60.000.000,00. Dalam Pasal 418 UU 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan, pelanggaran penerbangan niaga tidak berjadwal yang masuk ke RI tanpa izin didenda maksimal Rp. 200.000.000,00. Denda itu berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang. Denda Rp. 60.000.000,00 dinilai TNI AU sangatlah kecil dan sangat tidak sebanding dengan biaya yang dikeluarkan negara untuk

mengerahkan pesawat tempur milik TNI Angkatan Udara (AU). Menurut TNI AU dibutuhkan dana sekitar Rp. 400.000.000,00 untuk pesawat tempur Sukhoi agar bisa terbang selama satu jam. Pelanggaran wilayah kedaulatan Indonesia yang dilakukan pesawat sipil Singapura ini tidaklah menimbulkan tanggung jawab kepada negara Singapura, tetapi menjadi tanggung jawab perusahaan maskapai penerbangan pesawat tersebut. Sanksi dijatuhkan berdasarkan hukum nasional Indonesia mengingat pelanggaran yang terjadi adalah pelanggaran terhadap hukum nasional Indonesia.

Pelanggaran wilayah udara (aerial intrusion) adalah suatu keadaan di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki itu. Kata kunci disini adalah “tanpa izin sebelumnya dari negara yang wilayahnya dimasuki”. Kata-kata ini mengandung implikasi hukum bahwa pada dasarnya wilayah udara suatu negara adalah tertutup bagi pesawat-pesawat negara lain (the air is closed), bukan bebas terbuka (*the air is free*). Konsep the air is closed dilandasi secara kuat oleh alasan pertimbangan keamanan negara. Hal tersebut didorong oleh adanya kesadaran negara-negara akan sifat khusus dari potensi penggunaan pesawat udara sebagai alat utama sistem senjata teknologi. (Hambali, 1994: 21)

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat penulis simpulkan bahwa sebagai berikut:

1. Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut *Chicago Convention* 1994 adalah Belum memberikan suatu kejelasan terhadap adanya pelanggaran dalam ruang udara dikarenakan konvensi chicao ini pada prinsipnya tidak ada menekankan mengenai pendaratan secara paksa dikarenakan dalam ketentuannya telah memberikan hak yaitu hak untuk terbang melewati wilayah teritorial negara lain tanpa mendarat, hak untuk mendarat di negara lain untuk *non traffic purposes* seperti hanya untuk refuelling, hak untuk menurunkan penumpang, surat dan kargo yang berangkat dari negara dimana pesawat tersebut terdaftar, hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk dibawa ke negaranya dan hak untuk mengambil penumpang, surat dan kargo untuk tujuan negara lain dan menurunkannya di setiap negara tujuan.
2. Prinsip *Sovereignty* Dalam Tindakan *Force Down* Pesawat Asing Tanpa Izin Di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah sudah sesuai dengan ketentuan yang ada dalam tindakan pengamanan wilayah udara Republik Indonesia, dimana apabila ada pesawat asing meintasi wilayah udara indonesia tanpa

disertai perizinan yang jelas dan telah diperintahkan untuk keluar wilayah Indonesia namun tidak mengindahkan perintah tersebut, maka akan dilaksanakan pemaksaan mendarat di landasan udara atau bandara yang memenuhi syarat.

B. Saran

Selanjutnya saran dari kesimpulan tersebut di atas, yaitu antara lain:

1. Pemerintah harus lebih meninjau peraturan yang berlaku dan menyesuaikan dengan tingkat keadaan saat ini, yang artinya perlu ada pembaruan agar undang-undang tersebut dapat benar benar mengikat sehingga tidak terjadi kelalaian dalam pelanggaran ruang udara.
2. Pemerintah harus mampu mengantisipasi lebih jauh segala kemungkinan yang akan timbul dengan adanya konflik pelanggaran ruang udara tanpa izin dikarenakan hukum internasional memberikan perlakuan khusus manakala pesawat yang melakukan pelanggaran ruang udara adalah pesawat sipil. Sejauh ini Indonesia hanya memberikan denda yang sangat ringan kepada pesawat asing yang ketahuan melakukan pelanggaran terhadap ruang udara Indonesia, yang nilainya jauh dibawah biaya operasional yang digunakan TNI Angkatan udara untuk melakukan intersepsi terhadap pesawat pelaku pelanggaran.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

- Abu Daud Busroh. (2011). *Ilmu Negara*, . Jakarta: Bumi Aksara.
- Afdhal Hidayat. (2015). *Tinjauan Hukum Internasional Terhadap Pengaturan Air Defense Identification Zone (ADIZ) Sebagai Perwujudan Kedaulatan Teritorial*. Makassar: Universitas Hasanudin.
- Arifin Leonard Sambas K. (2016). *Teori-Teori Hukum Klasik & Kontemporer*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Bambang Sunggono. (2005). *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Barda Nawawi Arief. (2001). *Masalah Penegakan Hukum & Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Buntoro, Kresno. (2012). *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal,
- Boer Mauna. (2010). *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Alumni: Bandung.
- C.S.T. Kansil. (2001). *Ilmu Negara Umum dan Indonesia*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Dedi Supriyadi. (2013). *Hukum Internasional (dari konsepsi sampai aplikasi)*. Bandung: Pustaka Setia.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. (2005). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*,. Jakarta: Balai Pustaka.
- E. Suherman. (1983). *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*. Bandung: Alumni.
- Eddy O.S Hiariej. (2009). *Pengantar Hukum Pidana Internasional*. Jakarta: Erlangga.
- E. Saefullah Wiradipradja, (2014). *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa Buku I*, Bandung: PT. Alumni
- F. Sugeng Istanto. (1998). *Hukum Internasional*. Yogyakarta: Univesitas Atma Jaya.

- F. Sugeng Istanto. (1999). *Perlindungan Penduduk Sipil dalam Perlawanan Rakyat Semesta dan Hukum Internasional*, . Yogyakarta: Liberty.
- H. IsHaq. (2014). *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*. Jakarta: Rajawali Pers.
- H. Priyatna Abdurrasyid. (2003). *Kedaulatan Udara di Ruang Udara*. Jakarta: PT Fikahati Aneska .
- H.K. Martono. (2007). *Pengantar Hukum Udara Internasional: Bagian Pertama*. PT. RajaGrafindo, Jakarta
- _____ dan Ahmad Sudiro. (2012). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik* . Jakarta: Rajawali Pers.
- Hans Kelsen. (2007). *Teori Umum Hukum Dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif-Empirik*. Jakarta: Bee Media Indonesia.
- J.G. Starke. (2010). *Pengantar Hukum Internasional I*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Jawahir Thontowi & Pranoto Iskandar. (2006). *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Jimly Ashiddiqie, (2004). *Pengantar Hukum Tata Negara Jilid I*, Jakarta: Konstitusi Press
- _____. (2011). *Konstitusi dan Konstitusialisme Indonesia*. Jakarta Timur: Sinar Grafika.
- KGPH Haryomataram. (2005). *Pengantar Hukum Internasional*. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Lexy J.Moleong. (1995). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Ludiro Madu, dkk. (2010). *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Malcolm N.Shaw QC. (2008). *Hukum Internasional*. Bandung: Nusa Media.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes. (2010). *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Alumni.
- Mochtar Kusumaatmadja. (2003). *Pengantar Hukum Internasional* . Bandung: PT. Alumni.

- Mohd. Burhan Tsani. (1990). *Hukum dan Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Liberty.
- Monograf Budiyono. (2014). *Pembatasan Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah Laut*. Bandar Lampung: Justice Publisher.
- Mufti Makarim. A. (2005). *Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara Republik Indonesia : Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional* .
- Mulyana W. Kusumah. (2001). *Tegaknya Supremasi Hukum*. Bandung: PT. Rosdakarya .
- Priyatna Abdurasyid. (2003). *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Fikahati Aneska
- R. Soeroso. (2005). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Satjipto Rahardjo. (2000). *Masalah Penegakan Hukum*. Bandung: Sinar Baru.
- Satjipto Rahardjo. (2009). *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Soerjono Soekanto. (2004). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Soerjono Soekanto. (2011). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum* . Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sudikno Mertokusumo. (1991). *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Liberty.
- Suryo Sakti Hadiwijoyo. (2011). *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Syahmin AK, dkk. (2012). *Hukum Udara dan Luar Angkasa (Air and Outer Space Law)* . Palembang: Unsri Press.
- Syahrudin Nawi. (2016). *Negara Hukum, Teori dan Praktek, Thafa Media* . Yogyakarta.
- Yasidi Hambali, (1994), *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1994

B. Konvensi/Peraturan Perundang-Undangan

Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (RI)

3. Jurnal

Danang Risdiarto, Penyidik TNI Angkatan Udara Dalam Kasus pelanggaran Wilayah Udara Yurisdiksi Indonesia Oleh Pesawat Terbang Asing Tidak Terjadwal (*Air Force Investigators In The Event Of A Violation Of Indonesia Air space jurisdiction by unscheduled foreign aircraft*), Jurnal Legislasi Indonesia, Vol.14 No. 01, Maret 2017.

Endang Puji Lestari. (2015, Agustus). *Rekonsepsi Hak penguasaan Negara Atas Wilayah Udara di Tengah Kebijakan Liberalisasi Penerbangan. Jurnal Rechtvinding, Volume 4*(Nomor 2).

Evi Zuraida. (2016). *Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan pada Flight Information Region (FIR) Singapura di Atas Wilayah Udara Indonesia berdasarkan Perjanjian antara Indonesia Singapura Tahun 1995. Tesis.* Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Rahdiansyah, R. (2018). *Aspek Hukum Perjanjian Pemberian Bantuan Pinjaman Modal Antara Badan Usaha Milik Negara Kepada Usaha Mikro Kecil. UIR Law Review.*

Roni Sahindra, Pery Rehendra Sucipta, dan Irwandi Syahputra.(2020). *Lex Specialis Derogat lebi Generali Sebagai Asas Preferensi Dalam Kecelakaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat. Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan. olume 8 No. 1, April*

Parman, S. (t.thn.). *Implikasi Hukum Laut Internasional Terhadap Kedaulatan Nasional Indonesia.* Pekanbaru: Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

4. Internet

<http://rosyidiheaven.blogspot.com/2009/04/hukum-udara-n-ruang-angkasa.html>

<https://news.detik.com/berita/d-3540696/banyak-pelanggaran-udara-ri-tni-au-minta-regulasi-dipertegas>

<http://militermeter.com/dua-pesawat-f-16-tni-au-usir-2-pesawat-asing-pelanggar-batas-udara-nkri>

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190114154823-20-360686/kronologi-f16-tni-au-paksa-daratkan-pesawat-asing-di-batam>

f16-tni-au-paksa-daratkan-pesawat-asing-di-batam



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau