

BAB II TINJAUAN UMUM

D. Tinjauan Umum Tentang Kedaulatan Negara

Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik kedalam maupun keluar. Menurut Konvensi Montevideo tahun 1933, negara berdaulat harus memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, serta mempunyai wilayah darat, laut maupun udara.³⁰

Wilayah yang merupakan salah satu unsur yang harus dipenuhi oleh suatu negara merupakan unsur mutlak yang harus ada. Wilayah adalah suatu ruang sebagai tempat bagi orang menjadi warga negara atau penduduk untuk dapat hidup dan menjalankan aktifitasnya.³¹ Selain itu, wilayah merupakan atribut yang sangat penting bagi eksistensi suatu negara, di atas wilayahnya negara memiliki hak-hak untuk melaksanakan kedaulatan atas orang, benda, peristiwa atau perbuatan hukum yang terjadi di wilayahnya.³² Adapun beberapa cara yang ditempuh guna memperoleh wilayah kedaulatan suatu negara yaitu berupa penguasaan (*occupation*), aneksiasi,³³ pertumbuhan (*accretion*), *cessie*,³⁴

³⁰ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 253.

³¹ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, *Hukum Internasional*, Rech-ta, Depok, 2008, hlm. 92.

³² Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, hlm. 203.

³³ Aneksiasi atau aneksasi adalah penyerobotan; pencaplokan; perolehan kedaulatan Negara dengan menggabungkan wilayah lain kedalam wilayah kedaulatannya; pengambilan wilayah orang lain secara paksa untuk disatukan dengan Negara sendiri

³⁴ *Cessie* adalah cara perolehan tambahan wilayah melalui proses peralihan hak dari suatu

kadaluarsa, dan perang. Perolehan wilayah karena penguasaan, seperti Eastern Greenland yang disengketakan oleh Denmark dan Swedia, pulau Palmas yang disengketakan antara Amerika Serikat dan Belanda, pulau Ligitan dan Sipadan yang disengketakan antara Indonesia dan Malaysia.

Sedangkan perolehan karena aneksiasi misalnya Kuwait diserbu dan diduduki oleh Irak kemudian dijadikan provinsi ke 19, Korea Utara diduduki Jepang pada 1910, dan perolehan wilayah karena pertumbuhan (*accretion*) yaitu berdasarkan hukum Romawi yang terjadi secara alamiah. Kemudian untuk perolehan secara *cessie* seperti penyerhan Alaska dari Uni Soviet kepada Amerika Serikat, Lotharinge diberikan oleh Prancis kepada Jerman, dan untuk peperangan sendiri adalah kedaulatan yang dimiliki Republik Indonesia melalui peperangan dengan Belanda.³⁵

Dalam sejarah kehidupan umat manusia, terkadang muncul konflik yang berkaitan dengan wilayah yang disebabkan adanya ekspansi³⁶ wilayah atau ketidakjelasan garis batas wilayah antara dua atau lebih negara. Namun dengan semakin meningkatnya penghormatan atas kedaulatan teritorial suatu negara terutama setelah perang dunia II adanya ekspansi tidak terdengar lagi.

Berbagai konvensi internasional yang memuat pengaturan wilayah kedaulatan suatu negara seperti Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Montevideo 1933, Piagam PBB (*UN Charter*), Konvensi Havana 1928, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi PBB 1982 (UNCLOS), dan Konvensi Wina

negara ke negara lain.

³⁵ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 254.

³⁶ Ekspansi adalah suatu usaha memperluas wilayah negara dengan jalan menduduki sebagian atau seluruh wilayah negara lain secara tidak sah.

tahun 1961. Wilayah negara pada umumnya meliputi wilayah daratan, wilayah perairan dan ruang udara yang kesemuanya ini merupakan satu kesatuan yang utuh, namun kemudian tidak semua negara memiliki tiga unsur tersebut.

1. Wilayah Daratan

Wilayah daratan adalah bagian dari wilayah negara dimana rakyat atau penduduk negara bermukim secara permanen serta pemerintah negara melaksanakan dan mengendalikan segala kegiatan pemerintahannya. Wilayah daratan antara negara yang satu dan yang lainnya harus memiliki batas yang tegas.³⁷

Wilayah daratan juga meliputi semua permukaan bumi beserta benda-benda apa saja yang ada di atas maupun di dalam kandungan bumi tersebut. Semua benda-benda mineral, benda galian dibawah permukaan bumi sampai tidak terbatas yang secara teknis masih dapat dieksploitasi dan eksporasi merupakan wilayah daratan.³⁸

Pada umumnya, garis batas wilayah daratan ditetapkan berdasarkan perjanjian-perjanjian garis batas wilayah antara negara-negara yang berbatasan. Hal ini disebabkan perbatasan wilayah sering menjadi sumber sengketa.

2. Wilayah Perairan

Wilayah perairan atau wilayah laut meliputi laut beserta tanah yang ada di bawahnya. Tanah di bawah laut terdiri dari dasar laut dan tanah di bawah dasar

³⁷ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, *Loc Cit.*, hlm. 93.

³⁸ Martono dan Ahmad Sudiro, *Loc Cit.*, hlm. 255.

laut. Wilayah laut terbagi atas wilayah yang dikuasai oleh suatu negara (negara pantai) dengan laut yang tidak dikuasai oleh suatu negara.

Aturan mengenai hukum laut internasional pertama kali dibahas secara mendalam pada Konferensi Hukum Laut di Jenewa pada bulan Februari 1958. Dalam tataran internasional, masyarakat internasional melalui Perserikatan Bangsa Bangsa terus melakukan berbagai upaya kodifikasi³⁹ hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (*United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I*) yang menghasilkan empat Konvensi, tetapi konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan konferensi kedua (UNCLOS II) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yaitu penetapan lebar laut territorial dan negara kepulauan.

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi negara kepulauan karena berbagai kepentingan setiap negara. Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) terus melanjutkan upaya kodifikasi dan unifikasi⁴⁰ hukum laut internasional. Upaya tersebut pada dasarnya telah dimulai sejak tahun 1973, di mana tahun 1970an merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut.

Melalui proses panjang dari tahun 1973 sampai 1982 hingga pada akhirnya konferensi UNCLOS ke III berhasil membentuk sebuah konvensi yang sekarang

³⁹ Kodifikasi adalah himpunan berbagai peraturan menjadi undang-undang; hal penyusunan kitab perundang-undangan.

⁴⁰ hal menyatukan; penyatuan; hal menjadikan seragam.

dikenal sebagai Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) yang ditandatangani oleh 119 Negara di Teluk Montego Jamaika tanggal 10 Desember 1982.⁴¹

Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) tentang hukum laut 1982 (*UNCLOS 1982*) melahirkan delapan zonasi pengaturan hukum laut yaitu:⁴²

- a. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*) perairan pedalaman adalah perairan yang berada pada sisi darat (dalam) garis pangkal, di kawasan ini negara memiliki kedaulatan penuh, sama seperti kedaulatan negara di daratan. Pada prinsipnya tidak ada hak lintas damai di kawasan ini kecuali kawasan perairan pedaiaman yang terbentuknya karena penarikan garis pangkal lurus.
- b. Perairan Kepulauan (*Archiplegic Waters*) termasuk didalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
- c. Laut Teritorial (*Territorial Waters*) adalah wilayah lautan yang ditarik dari perairan pedalaman sepanjang 12 mil, di kawasan ini kedaulatan negara penuh termasuk atas ruang udara di atasnya. Hak lintas damai diakui bagi kapal-kapal asing yang melintas, hak lintas damai sendiri adalah hak untuk melintasi wilayah negara suatu negara dengan maksud damai serta tidak mengganggu keamanan dan ketertiban negara pantai.
- d. Zona Tambahan (*Countingous Waters*) adalah wilayah perairan suatu negara yang terletak 12 mil dari laut territorial, di zona ini kekuasaan negara terbatas untuk mencegah pelanggaran-pelanggaran terhadap bea

⁴¹ Departemen Kelautan dan Perikanan, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*. 2008.

⁴² Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 212.

- cukai, fiskal, imigrasi, dan perikanan.
- e. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*) merupakan suatu wilayah yang berdampingan dengan laut teritorial dengan jarak tidak melebihi 200 mil laut, dalam *United Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) tahun 1982 ketentuan tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) diatur dalam Pasal 55 tentang Rezim Hukum Khusus Zona Ekonomi Eksklusif. Pasal tersebut berbunyi, “zona ekonomi eksklusif adalah suatu daerah diluar dan berdampingan dengan laut teritorial yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan dalam bab ini berdasarkan hak-hak dan yurisdiksi negara pantai, dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan konvensi ini”.
- f. Landas Kontinen (*Continental Shelf*) terdiri dari dasar laut, dan tanah dibawahnya yang bersambung dari laut teritorial suatu negara pantai, Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan suatu pembatasan, dimana landas kontinen tidak dapat melebihi 350 mil laut Pasal 76 ayat (6). Jadi sesuai ketentuan di atas, maka lebar landas kontinen adalah sebagai berikut: (1) Negara-negara yang pinggirannya kurang dari 200 mil, lebar landas kontinen negara tersebut diperbolehkan sejauh 200 mil dari pantai. (2) Negara-negara yang pinggirannya lebih lebar dari 200 mil dari garis pangkal dapat memperoleh landas kontinen sejauh pinggirannya kurang dari 200 mil dari garis pangkal tersebut. Hak dan kewajiban negara pantai di landas kontinen hampir sama dengan hak dan

kewajiban di ZEE. Negara pantai mempunyai kedaulatan atas dasar laut dan tanah bawahnya. Dari landas kontinen, termasuk di dalamnya hak eksklusif untuk mengatur segala sesuatu yang bertalian dengan eksploitasi sumber-sumber alam seperti pemboran minyak dan hak atas sumber-sumber hayati laut. Hak negara pantai atas landas kontinen tidaklah merubah status hukum perairan di atasnya atau udara di atas perairan tersebut.

3. Ruang Udara

Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, laut teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Kedaulatan negara di ruang udaranya berdasarkan adagium Romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*).

Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa.⁴³ Yang dalam kegiatan ini akan bersinggungan dengan kedaulatan negara yang dilalui dalam proses peluncuran tersebut.

Masalah status hukum ruang udara diatas wilayah daratan dan perairan suatu negara berdaulat yang digunakan untuk melakukan penerbangan, mulai dibahas secara resmi dalam Konvensi Paris yang berlangsung dari 10 Mei dan berakhir 29 Juni 1910. Latar belakang Konvensi Paris 1910 adalah kenyataan

⁴³ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 224.

banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memerhatikan kedaulatan negara di bawahnya (negara kolong).

Balon bebas tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan yang dapat membahayakan negara di bawahnya, terlebih lagi pesawat udara dapat digunakan untuk mengangkut kekuatan militer, serta mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara di bawahnya.⁴⁴ Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang di kuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya.⁴⁵

Prinsip di atas menjadi patokan dari segala ketentuan dalam bidang penerbangan sipil, termasuk ketentuan-ketentuan mengenai aspek komersial, untuk itu ruang udara yang meliputi wilayah suatu negara merupakan suatu komoditi yang memiliki nilai komersial. Dari prinsip tersebut kemudian melahirkan empat macam prinsip yang lebih spesifik, yaitu:⁴⁶

- a. *Airspace Sovereignty* (Prinsip Kedaulatan di Ruang Udara)
- b. *Nationality of Aircraft* (Prinsip Kebangsaan dari Setiap Pesawat Udara)
- c. *Condition to Fulfill With Respect to Aircraft or by their Operators* (Prinsip Adanya Persyaratan Tertentu yang Harus Dipenuhi baik oleh Pesawat Udara maupun OPERatornya)

⁴⁴ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 11.

⁴⁵ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 225.

⁴⁶ Alfariis, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Skripsi Kekhususan Hukum Internasional, Makassar, 2014, hlm. 33.

d. *International Cooperation and Facilitation* (Prinsip Kerja Sama dan Penyediaan Fasilitas Internasional)

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 berbunyi “*negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya*”. Pada hakekatnya isi Pasal 1 Konvensi Paris 1919 tersebut telah terbentuk berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang terjadi sejak Inggris melakukan tindakan sepihak (*unilateral action*) dalam *The Aerial Navigation Act Of 1911* yang diikuti oleh negara-negara di Eropa lainnya sampai berakhirnya perang dunia pertama tahun 1918.

Prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan tersebut tercantum di dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang rumusannya sebagai berikut: “*the high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory. For the purpose of the present convention, the territory of a state shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto*”. Pencantuman prinsip kedaulatan atas wilayah udara di atas daratan dan perairan tersebut sesuai dengan penugasan komisi navigasi penerbangan internasional. Komisi navigasi penerbangan internasional tersebut diarahkan memasukkan prinsip kedaulatan negara di atas daratan maupun perairan dan yurisdiksi di atas wilayah udaranya.⁴⁷

Kedaulatan negara di atas ruang udara juga dinyatakan dalam Pasal 2

⁴⁷ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Loc Cit.*, hlm. 29.

Konvensi Jenewa 1957 mengenai laut wilayah yang berbunyi “*menyatakan bahwa kedaulatan negara atas laut territorial hanya meliputi juga ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah dibawah dasar laut*” dan oleh Pasal 2 ayat (2) Konvensi PBB tentang hukum laut 1982,⁴⁸ yang dikenal dengan UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) adapun isi Pasal 2 ayat (2) konvensi tersebut adalah “*kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut territorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya*” dalam kedua konvensi ini lebih menekankan pada kedaulatan negara atas ruang udara laut wilayah. Hal ini selaras dengan tidak adanya norma-norma hukum kebiasaan yang memperbolehkan pesawat untuk dapat dengan bebas terbang melintasi suatu wilayah negara tanpa persetujuan dari negara tersebut. Berbeda halnya dengan pelayaran, dimana suatu kapal dapat melintasi suatu negara dengan maksud damai, dan sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai.

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara serta pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek yang sangat penting dalam pengaturan hukum yang di buat oleh negara-negara, untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, negara-negara sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral dan regional dibidang kerjasama pengawasan ataupun keamanan. Disamping itu, dalam lalulintas udara internasional sering pula terjadi pelanggaran kedaulatan udara suatu negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer. Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap

⁴⁸ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, *Loc Cit.*, hlm. 98.

pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. Namun jika menyangkut pesawat sipil, negara yang kedaulatannya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Ketentuan ini yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial negara dan konsiderasi-konsierasi kemanusiaan yang mendasar dan harus berlaku bagi semua orang.⁴⁹

Dilain pihak banyaknya kasus yang menimpah pesawat-pesawat sipil yang kemungkinan tersesat atau tidak sengaja masuk ke wilayah ruang udara negara lain berakibat sangat fatal, yaitu ditembak jatuhnya pesawat tersebut yang tentu saja menimbulkan korban yang tidak sedikit dikalangan penumpang yang sama sekali tidak melakukan kesalahan apapun. Banyak kasus membuktikan bahwa kedaulatan negara diruang udaranya sangatlah besar, mutlak, dan absolut. Kedaulatan negara diruang udara jauh lebih besar bila dibandingkan dengan kedaulatan negara dilaut territorial yang dikurangi oleh hak lintas damai bagi kapal asing.

Besarnya kedaulatan negara atas ruang udara juga dibuktikan dengan keberadaan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara (sebagai wujud dari kedaulatannya) berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan baik karna alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik. Implementasi dari kewenangan yang diberikan pasal 9 ini diterapkan oleh Uni Eropa Juli 2007 dengan melarang perusahaan

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 99.

penerbangan Indonesia untuk terbang ke Eropa dan melarang warga UE untuk terbang dengan menggunakan pesawat dari perusahaan penerbangan Indonesia.

Indonesia sendiri, telah menjadi negara pihak pada Konvensi Chicago sejak tahun 1950. Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, konvensi ini pada prinsipnya sangat menjunjung tinggi kedaulatan negara atas wilayah ruang udaranya. Akan tetapi, menyadari risiko yang sangat besar dari transportasi udara dan untuk kepentingan bersama masyarakat internasional, ada beberapa hal dalam konvensi yang membatasi kebebasan negara dalam mengatur lalu lintas transportasi udara.

Negara harus patuh pada jalur-jalur penerbangan yang diatur dalam *enroute charts ICAO* serta siapa yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan *flight information region (FIR)*. Penetapan FIR oleh ICAO berdasarkan pertimbangan beberapa fakta antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas udara tidaklah sangat berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.⁵⁰

E. Tinjauan Umum Tentang Penerbangan Internasional

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan sekitar wilayah negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi. Ruang daratan, ruang lautan dan

⁵⁰ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 227.

ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisah-pisahkan.

Pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi memberikan kemudahan bagi umat manusia, harapan untuk bisa terbang di atas ruang udara hari ini telah terwujud, hal tersebut tidak lepas dari kontribusi yang begitu besar seorang penemu (penggagas) lahirnya teori pesawat udara untuk pertama kali yaitu seorang muslim Spanyol yang dulunya bernama Andalusia pada abad pertengahan bernama Abbas Ibnu Firnas.

Pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi kemudian melahirkan aturan-aturan yang berkenaan dengan hal tersebut. Hal ini dimungkinkan agar dalam pemanfaatan ruang udara tidak melanggar kedaulatan suatu negara yang mampu mencederai penghormatan terhadap kedaulatan suatu negara sebagai suatu organisasi pemerintahan.

Aturan yang lahir berkenaan dengan pemanfaatan ruang udara melalui konvensi internasional didasarkan pada kebutuhan akan pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi, ditambah banyaknya aktifitas penerbangan kala itu. Balon pada saat itu bebas tinggal landas dari suatu negara dan mendarat dinegara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan. Disamping itu, transportasi udara juga dapat dimanfaatkan untuk mengangkut militer dan mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara dibawahnya (negara kolong).

Von Zeppelin melakukan penerbangan berangkat dari negaranya Jerman menuju Swiss tanpa memperoleh izin terlebih dahulu. Demikian pula penerbangan (*aviator*) Bleriot pada 1909 tinggal landas dengan pesawat melintasi kanal Inggris melewati Prancis ke Inggris Raya (*Great Britain*) tanpa menemui kesulitan.

Antara bulan April dan November 1908 paling sedikit terdapat 25 penerbang (*aviator*) anggota angkutan perang yang diangkut dengan balon udara Jerman melintasi perbatasan Prancis. Sebelumnya, pada November 1906 pemerintah Prancis membahas masalah penerbangan perbatasan yang dianggap membahayakan pertahanan keamanan nasional, disamping itu pemerintah Prancis juga berpendapat bahwa penerbangan internasional dapat dimanfaatkan untuk komersial.

Pada Desember 1908, pemerintah Prancis menyampaikan undangan konferensi⁵¹ kepada negara-negara Eropa untuk menghadiri konferensi diplomatik yang akan meletakkan dasar hukum pengaturan penerbangan internasional. Konferensi tersebut terbatas pada negara-negara Eropa. Amerika Serikat dalam hal ini tidak diundang karna Amerika Serikat dianggap berada diluar Eropa. Sementara itu, pemerintah Prancis mengambil langkah-langkah pengaturan yang membatasi pendaratan balon yang terus berlangsung sampai 1909.

Tindakan yang sangat penting tersebut dikeluarkan oleh Clemenceau karna banyaknya pendaratan balon-balon asing di Prancis.

Pemerintah daerah Prancis mendapat instruksi untuk menahan balon-balon tersebut dan mengintrogasi maksud dan tujuan penerbangan sekaligus menghimpun bea masuk. Instruksi yang dikeluarkan pemerintah oleh presiden Prancis tersebut mewajibkan para penerbang (*aviator*) membayar bea masuk, mewajibkan para pejabat daerah menjelaskan maksud dan tujuan penerbangan dan secepatnya melaporkan ke pemerintah pusat Prancis, bilmana ada pesawat

⁵¹ rapat atau pertemuan untuk berunding atau bertukar pendapat mengenai suatu masalah yg dihadapi bersama; permusyawaratan; muktamar:

udara yang memasuki wilayah Prancis.⁵²

Kelanjutan dari upaya yang dilakukan pemerintah Prancis terkait banyaknya penerbangan yang melintasi negaranya yaitu dijadikannya Prancis sebagai pemerakarsa lahirnya Konvensi⁵³ Paris. Dalam konferensi⁵⁴ tersebut terdapat empat kelompok yang berbeda mengenai pengaturan penerbangan internasional, masing-masing dikemukakan oleh Prancis, Jerman, dan Inggris. Delegasi Prancis yang dipimpin oleh ahli hukum internasional, Louis Renault, anggota *Institute Droit International*, kepala seksi hukum kantor departemen luar negeri Prancis, berpendapat bahwa tidaklah merupakan masalah yang penting prinsip-prinsip yang masih abstrak, sehubungan dengan hak-hak negara di atmosfer.

Pendirian Pemerintah Prancis tersebut terlepas dari teori yang telah dikembangkan oleh ahli hukum Internasional Paul Fauchille yang berpendapat bahwa penerbangan di udara itu bebas, walaupun demikian negara kolong mempunyai hak-hak untuk mengatur ruang udara untuk kepentingan keamanan negara, penduduk beserta harta bendanya.⁵⁵

Sedangkan posisi delegasi Jerman sendiri pada saat Konferensi Paris 1910 berlangsung, bertitik tolak pada prinsip bahwa negara memiliki kedaulatan penuh terhadap ruang udara yang dapat digunakan (*usable space*) diatas daratan

⁵² K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 12.

⁵³ Konvensi adalah perjanjian internasional; kebiasaan dalam ketatanegaraan; hukum kebiasaan yang hidup di lembaga-lembagakenegaraan, eksekutif

⁵⁴ Konferensi adalah pertemuan partisipatif, yang umumnya dirancang untuk diskusi, pemecahan masalah, fakta dan konsultasi. Konferensi biasanya terbatas dalam durasi dan cenderung memiliki tujuan tertentu, mereka mengacu pada seminar atau symposium.

⁵⁵*Loc cit.*, hlm. 14.

maupun di atas laut teritorialnya. Konvensi Paris yang diselenggarakan tahun 1910 merupakan salah satu langkah perkembangan hukum udara internasional yang sangat penting. dari konferensi tersebut terdapat dokumen yang paling penting disiapkan oleh delegasi Jerman.

Secara historis dokumen tersebut sangat berarti karena untuk pertama kalinya pernyataan status hukum ruang udara di atas wilayah negara berdaulat didukung oleh delegasi konferensi. Beberapa pasal dalam dokumen tersebut terdapat pernyataan “ *fully and absolute territorial sovereignty in usable space over its lands and waters*”.⁵⁶ Untuk delegasi Inggris sendiri bertitik tolak pada prinsip yang menyatakan bahwa pemilik tanah mempunyai hak-hak keperdataan diruang udara di atas wilayah secara penuh dan utuh terhadap ruang udara di atas wilayahnya.

Dengan begitu banyak usulan dari berbagai delegasi dalam konferensi tersebut, menjadi sebuah kontribusi besar bagi kelanjutan aturan hukum penerbangan internasional. Namun karena adanya beberapa faktor, konferensi yang dilangsungkan di Paris 1910 tidak berhasil mencapai pemecahan yang bulat tentang pelaksanaan penyelesaian masalah yang mendesak mengenai pengaturan ruang udara di atas wilayahnya, oleh karenanya perlu diadakan pertemuan kembali antar negara-negara untuk merembukkan hal tersebut.

Semua peserta dalam konferensi sependapat bahwa, berkaitan suatu fakta internasional mengenai penetapan suatu cara pengakuan internasional di ruang udara atas wilayah negara merupakan kedaulatan negara. Namun karena dalam

⁵⁶ *Loc cit.*, hlm. 16.

konferensi tersebut tidak mencapai kesepakatan dalam hal perumusannya sehingga negara-negara di Eropa masing-masing mengambil tindakan secara sepihak.

Hingga pada tanggal 13 Oktober ditanda tangnilah sebuah naskah konvensi yang hari ini dikenal dengan nama Konvensi Paris 1919 oleh delegasi negara-negara yang hadir pada saat itu. Setelah lahirnya Konvensi Paris 1919, maka kemudian kita mengenal pula adanya beberapa konvensi yang membahas lebih jauh dan kompleks mengenai kedaulatan negara di ruang udara seperti Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Jenewa 1957.

Kandungan Konvensi Chicago lebih kepada pembahasan dari aspek ekonomi, kedaulatan atas wilayah udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, SAR (*Search and Rescue*), dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional. Sedangkan untuk Konvensi Jenewa 1958 (*Convention on International Civil Aviation*) menganut pemahaman bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Jadi tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin negara yang bersangkutan.⁵⁷

Aturan mengenai penerbangan sipil internasional selai diatur dalam beberapa konvensi di atas, juga diatur dalam Konvensi Paris 1910, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Adapun tujuan dan latar belakang lahirnya konvensi tersebut

⁵⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, *Ruang Udara*, <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98>, diakses pada tanggal 5 Maret 2016.

adalah bahwa Konvensi Tokyo 1963 lahir dengan pemikiran bahwa dalam kurun waktu kurang dari satu dekade, transportasi udara nasional maupun internasional tumbuh sangat pesat. Pertumbuhan transportasi tersebut sudah pasti membawa dampak positif bagi kesejahteraan umat manusia, karena dengan pertumbuhan tersebut transportasi udara nasional maupun internasional dapat dimanfaatkan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan.

Transportasi udara internasional dapat digunakan untuk memperpendek jarak antar negara, saling mengunjungi antar bangsa, dan mempererat persahabatan antar negara, sebagai salah satu sumber devisa negara, namun demikian pertumbuhan transportasi udara tersebut juga dapat digunakan sebagai sarana untuk melarikan diri suatu negara kenegara lain oleh kelompok tertentu yang sesuai dengan ideologi politik mereka, melakukan kejahatan untuk memperkaya diri sendiri, melakukan tindakan teroris, minta suaka politik negara lain, melarikan diri dari kejaran ancaman hukuman yang tiba gilirannya akan mengancam keselamatan, ketertiban, keteraturan transportasi udara, dan mengancam jiwa para penumpang, menghancurkan harta benda yang diangkut dengan pesawat udara serta merongrong pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional.⁵⁸ Untuk itulah kemudian lahir Konvensi Tokyo atau yang lebih dikenal dengan konvensi tentang pembajakan.

Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971 dibentuk dengan harapan mampu memberikan terobosan-terobosan baru dalam hukum penerbangan

⁵⁸ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 127.

yang semakin hari semakin kompleks pula masalah yang terjadi. Konvensi Den Haag 1970 kemudian lahir disebabkan semakin maraknya pembajakan pesawat udara yang tidak hanya bermotif pengungsian untuk melarikan diri menghindari ideologi sosial yang tidak disenangi, melainkan berbagai motif seperti untuk menghimpun harta benda, penculikan, kekerasan, dan bahkan motif cinta buta (*love story*) masuk diantaranya. Sedangkan Konvensi Montreal 1971 lahir guna mempertimbangkan keamanan penerbangan disebabkan meningkatnya jumlah kekerasan yang membahayakan penerbangan internasional.

Disamping dibentuk konvensi internasional mengenai penerbangan dibentuk pula organisasi internasional yang menangani masalah penerbangan. Pembentukan organisasi penerbangan internasional tidak lepas dari tujuan pembentukannya yaitu menjadi salah satu wasilah guna perbaikan regulasi penerbangan.

Kejahatan dalam dunia penerbangan merupakan momok yang sampai saat ini menjadi pekerjaan rumah yang harus mampu untuk diredam, salah satu langkah yang akurat guna meredam kejahatan tersebut adalah dengan pembentukan organisasi internasional. Adapun organisasi internasional yang membahas mengenai kejahatan dalam dunia penerbangan diantaranya adalah⁵⁹

1. ICAO (*international Civil Aviation Organization*)

ICAO didirikan pada tahun 1944 di Chicago. Organisasi ini merupakan badan internasional yang paling berpengaruh dalam bidang penerbangan internasional. Tanggung jawab yang dibebankan kepada ICAO berkaitan dengan

⁵⁹<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/5279/08E00670.pdf;jsessionid=27A5C4B43E2DEDD74F607080E91DC133?sequence=1>, diakses pada tanggal 17 maret 2016.

penerbangan sipil internasional sebagai organisasi internasional terdapat dalam Konvensi Chicago 1944. ICAO berusaha menjalankan peranannya sebaik mungkin dengan melaksanakan kegiatan berupa:

- a. Membuat standar penerbangan internasional, memonitor standar-standar penerbangan yang telah ditetapkan, dan meminta kepada negara-negara agar mematuhi dan menerapkan standar-standar yang belum atau tidak dipatuhi.⁶⁰
- b. Menyusun pelaksanaan yang terperinci mengenai penyitaan prasarana-prasarana dan pelayanan-pelayanan penerbangan sipil Internasional.
- c. Mempersiapkan rencana perjanjian internasional dan peraturan-peraturan yang diperlukan guna peningkatan kemajuan dunia internasional.
- d. Mengadakan jalur-jalur atau rute-rute penerbangan baru dalam lalu lintas udara internasional.
- e. Memperkenalkan kepada dunia internasional mengenai rancangan pesawat udara yang lebih ekonomis dengan tingkat keselamatan yang tinggi.

Tugas dan wewenang ICAO, berhubungan erat dengan tujuan didirikannya ICAO, yaitu mencakup tugas dan kewenangan sebuah organisasi internasional yang menangani penerbangan sipil internasional. Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 memberikan rincian berkaitan hal tersebut, diantaranya adalah:

- a. Menjamin keselamatan dan pertumbuhan terhadap penerbangan sipil internasional di seluruh dunia.
- b. Mengarahkan rancangan (*design*) pesawat udara untuk tujuan-tujuan

⁶⁰ Yaddi Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan, Teori dan Problematika*, PT Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang, 2012, Hlm. 6.

- keamanan dan keselamatan penerbangan.
- c. Memajukan pengembangan prasarana-prasarana perusahaan penerbangan, Bandar-bandar udara, dan navigasi udara penerbangan sipil internasional.
 - d. Memenuhi kebutuhan masyarakat internasional dalam hal keselamatan dan kenyamanan angkutan udara yang efisien dan ekonomis.
 - e. Mencegah pemborosan ekonomi yang disebabkan oleh persaingan yang tidak wajar.
 - f. Menjamin hak-hak negara peserta dan bahwa negara-negara tersebut mempunyai kesempatan yang sama untuk mengoprasikan jalur-jalur penerbangan internasional.
 - g. Menghapus diskriminasi diantara negara-negara peserta.
 - h. Mendukung jaminan keselamatan penerbangan dalam navigasi udara internasional.
 - i. Mendukung secara umum pengembangan seluruh aspek penerbangan sipil internasional.

ICAO juga telah mengeluarkan beberapa produk hukum yang termaktub dalam tiga konvensi Internasional dan satu Protokol yang berkenaan dengan kejahatan terhadap penerbang sipil yaitu, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, Konvensi Montreal 1971, serta Protokol Montreal 1988. Ketiga konvensi Internasional dan Protokol tersebut adalah dasar dari peraturan perundangan internasional untuk menghadapi perbuatan melawan hukum, yang ditujukan terhadap penerbangan sipil baik secara preventif maupun secara secara represif. Selain ketiga konvensi internasional dan protokol tersebut, setiap negara

peserta memiliki aturan pidana masing-masing untuk menghadapi kejahatan terhadap penerbangan sipil.

ICAO sebagai organisasi penerbangan sipil internasional di bawah naungan PBB telah memainkan peran ganda di bidang diplomatik, yaitu memberikan saran untuk memperluas ruang lingkup hukum internasional dengan penambahan protokol pada Konvensi Montreal atau membentuk konvensi baru, serta dalam forum diplomatik ICAO mengajukan klausul model keamanan penerbangan pada perjanjian angkatan udara bilateral.

Pada tanggal 25 Juni 1986 dewan ICAO telah mengeluarkan sebuah resolusi mengenai ketentuan keamanan penerbangan (*model clause on aviation security*). Ketentuan ini telah dirancang untuk dimasukkan kedalam perjanjian bilateral mengenai penerbangan udara.

2. IATA (*International Air Transport Association*)

IATA dibentuk pada tahun 1945 untuk menangani masalah yang terjadi akibat cepatnya laju perkembangan penerbangan sipil setelah akhir Perang Dunia II. Tujuan berdirinya asosiasi ini tercantum di dalam peraturan yang disebut *Article of Association*, antara lain:

- a. Mempromosikan tentang keselamatan penerbangan dan penumpang, ketepatan waktu pelayanan atau perjalanan penerbangan, dan transportasi udara yang ekonomis. Hal ini tentu saja demi keuntungan pengguna jasa (konsumen) transportasi udara di seluruh dunia serta melindungi

penerbangan komersial itu sendiri.

- b. Menyediakan sarana untuk bekerja sama dengan perusahaan perusahaan penerbangan yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam jasa pengangkutan udara internasional.
- c. Bekerja sama dengan ICAO dan organisasi-organisasi internasional lainnya.

Adapun fungsi IATA dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu fungsi untuk perusahaan penerbangan (*airlines*), fungsi untuk pemerintah dan negara, dan fungsi untuk masyarakat.

Fungsi untuk Perusahaan penerbangan (*airlines*) IATA mengambil peran untuk memecahkan masalah-masalah *airlines* yang dihadapi oleh setiap perusahaan penerbangan. Adalah suatu kenyataan bahwa dengan perbedaan yang ada, seperti bahasa, adat istiadat, mata uang, peraturan masing-masing negara, termasuk peraturan penerbangannya IATA akan sangat membantu menyusun rute-rute perjalanan dan mengatur jadwal penerbangan.

Fungsi untuk pemerintah dan negara. yaitu IATA menyiapkan cara untuk menyesuaikan harga dan tarif internasional, memberikan pengalaman praktis dari beberapa perusahaan penerbangan, membantu menciptakan harga yang ekonomis, membantu dalam hal keselamatan serta kenyamanan yang merupakan suatu pelayanan jasa yang sangat diutamakan. Serta fungsi untuk konsumen yaitu memberikan kepastian akan adanya suatu standar operasional yang tinggi, memberikan kepastian adanya praktek-praktek bisnis yang wajar dari perusahaan penerbangan dan agennya, memastikan bahwa harga-harga penerbangan yang

ditetapkan merupakan tarif yang terjangkau oleh masyarakat.

Dengan adanya kantor perusahaan penerbangan dan agen penjualan, seorang penumpang dengan mudah dapat memesan tiket untuk perjalanannya ke beberapa kota maupun negara, termasuk memesan akomodasi yang dikehendakinya. Untuk itu, seorang penumpang cukup melakukan pemesanan melalui satu perusahaan saja yaitu suatu BPW yang telah menjadi agen IATA.

Sebagai suatu organisasi, IATA merupakan pelopor, bersifat terbuka, non politik dan demokratis. Keanggotannya terbuka bagi setiap perusahaan yang telah mendapat izin dari pemerintahnya yang telah menjadi anggota ICAO.⁶¹

3. (IFALPA) *International Federation of Airlines Pilots Association.*

IFALPA merupakan organisasi internasional yang menjadi sasaran utama dalam setiap adanya kejahatan terhadap penerbangan sipil, dalam suatu penerbangan komersil. Dalam hal menghindari peristiwa yang dapat mengancam keselamatan penerbangan, maka IFALPA telah mengambil suatu kebijaksanaan yang mendapat dukungan dari ICAO berupa kebijaksanaan yang ditujukan kepada pilot pesawat udara agar menolak mengoperasikan pesawat udara di atas wilayah suatu negara yang sedang bertikai yang diperkirakan akan terjadi serangan peluru kendali yang dapat mengancam keselamatan pesawat udara. IFALPA juga pernah member tanggapan atas tidak adanya instrument internasional yang mengatur aspek-aspek penyelidikan kecelakaan pesawat udara. Dalam resolusi IFALPA di Amsterdam diungkapkan bahwa para anggota IFALPA melakukan tindakan

⁶¹ <http://khoirulf.blogspot.com/2010/07/international-air-transport-association.html>, diakses pada 17 Maret 2016.

pemboikotan kepada negara-negara yang melindungi dan mengampuni pelaku pembajakan, yang berlatar belakang politik.

Hukum penerbangan internasional merupakan suatu cabang hukum yang telah lama mewarnai hukum internasional. Berbagai konvensi Internasional telah lahir, organisasi internasional pun menjadi bagian dari perjalanan dalam dunia penerbangan yang kemudian menjadi payung hukum dalam dunia penerbangan. Namun, tidak dapat dinafikan bahwa kasus kecelakaan pesawat dari tahun ketahun tetap saja menjadi salah satu momok menakutkan. Kelalaian dari maskapai penerbangan dalam hal ini penyedia layanan penerbangan adalah salah satu faktor besar penyebab kecelakaan tersebut, walaupun diantaranya disebabkan faktor cuaca dan faktor-faktor lainnya.

Kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kelalaian maskapai penerbangan yang paling mengundang perhatian publik adalah kasus jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17 rute penerbangan dari Amsterdam ke Kuala Lumpur yang telah menewaskan 298 orang penumpang dan awak, disinyalir bahwa pelaku penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 adalah pasukan pemberontak di Ukraina timur yang telah mendapatkan persenjataan anti pesawat udara yang untuk mengunci frekuensi komunikasi namun hingga hari ini belum ada putusan resmi terkait pelaku penembakan tersebut.⁶²

Kecelakaan pesawat di tahun 2014 tidak hanya menimpa Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di wilayah Ukraina melainkan terdapat beberapa kasus kecelakaan yang menewaskan hingga ribuan korban jiwa dengan penyebab yang

⁶² Hasil diskusi bersama ATS Regional Coordinator dalam penelitian di Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.

beraneka ragam. Dikutip dari *VOVworld* bahwasanya Tahun 2014 merupakan tahun dengan frekwensi kecelakaan dan insiden penerbangan yang besar.

Dalam setahun diperkirakan ada 30 kasus kecelakaan pesawat terbang berbagai jenis di seluruh dunia sehingga menewaskan lebih dari 1.000 orang, dengan penyebab yang berbeda-beda, baik karena masalah teknis, karena ketidak hati-hatian, karena faktor alam, namun ada juga karena kesengajaan manusia.

Hari-hari yang paling mengerikan dari cabang penerbangan internasional pada 2014 yaitu Pada 8 Maret 2014, pesawat Boeing 777 berkode MH 370 milik Malaysia Airlines hilang secara misterius di udara ketika sedang di atas perjalanan dari Kuala Lumpur ke Beijing. Kasus hilangnya pesawat ini merupakan hal yang belum pernah muncul dalam sejarah penerbangan modern. Banyak negara telah berpadu tenaga untuk berusaha mencari serpihan-serpihan pesawat, memeriksa semua wilayah udara dan wilayah laut di areal yang luas, menelan biaya ratusan juta dolar Amerika. Operasi pencarian MH 370 merupakan operasi yang menelan paling banyak biaya dalam sejarah. Semua hipotesa, dugaan, dan investigasi dilakukan secara giat, tapi sampai sekarang, nasib dan jejak 227 penumpang dan 12 anggota kru pesawat tetap merupakan tanda tanya.

Pada 17 Mei 2014, musibah kembali terjadi terhadap pesawat terbang militer yang berkode AN-74 TK 300 milik Angkatan Udara Laos. Dalam pesawat ini ada 19 pejabat Laos yang sedang berangkat untuk menghadiri acara peringatan ulang tahun ke-55 Hari Pembebasan Dataran Tempayan, Xieng Khoang, empat pejabat senior Laos termasuk diantara korban tragedy tersebut.

Pada 7 Juli 2014, satu pesawat latihan dari angkatan penangkis udara,

angkatan udara Vietnam mengalami insiden dan terjatuh sehingga menewaskan 18 prajurit. Tepat sepekan setelah itu, ketika sedang melakukan misi latihan di sebelah selatan dari ibukota Phnom Penh, satu pesawat militer Kamboja jatuh sehingga menewaskan 5 orang dan melukai seorang lainnya.

Pada 17 Juli 2014, satu helikopter pemadam kebakaran Republik Korea mengalami kecelakaan di Republik Korea Selatan sehingga menewaskan kelima awaknya. Sedangkan Pada 23 Juli 2014, satu pesawat sipil Taiwan (Tiongkok) yang berangkat dari Kaohsiung ke kepulauan Penghu tidak dapat mendarat karena cuaca buruk, kru pesawat telah berusaha berputar-putar untuk dapat mendarat, namun tidak berhasil. Kecelakaanpun tak terelakkan sehingga menewaskan 51 orang dan mencederai 7 orang yang lainnya.⁶³

Kasus kecelakaan pesawat udara tidak hanya menjadi pembicaraan yang menggema di tahun ini saja namun, telah terjadi pada masa awal ditemukannya teknologi penerbangan yang hingga saat ini telah menjadi suatu penemuan besar dan memberikan kontribusi yang besar bagi kelangsungan hidup manusia. Kontribusi besar ini juga berbanding lurus dengan masalah yang kemudian ditimbulkan. Upaya manusia untuk bisa meminimalisir masalah-masalah dari perkembangan pesawat udara dibuktikan dengan keseriusan seluruh negara-negara di dunia untuk melahirkan suatu aturan baku berkenaan dengan penerbangan. Selain itu, upaya lain yang dapat dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam dunia penerbangan adalah dengan mengoptimalkan fungsi dan wewenang masing-masing guna terealisasinya keamanan dan kenyamanan dalam

⁶³ <http://vovworld.vn/id-ID/Ulasan-Berita/Tahun-2014-tahun-musibah-yang-dihadapi-cabang-penerbangan-internasional/298472.vov>, diakses pada tanggal 19 Maret 2016.

penerbangan yang secara nyata juga merupakan usaha penegakan hak-hak bagi para pihak yang mempunyai kepentingan.

C. Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi “*The Contracting States recognize the every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” mengutip kembali Pasal Konvensi Paris 1919 yang berbunyi “*The high contracting States recognize that ever power has complete and exclusive over the airspace above its territory*” yang pernah diperdebatkan apakah ruang udara tersebut benar-benar bebas, kecuali untuk mempertahankan kedaulatan negara di bawahnya atau terbatas seperti laut teritorial sebagaimana diatur dalam hukum laut internasional atau ada lintas damai bagi pesawat udara asing. Perdebatan tersebut dapat diselesaikan saat Konvensi Paris 1919 ditandatangani.

Setelah Perang Dunia Pertama berakhir disepakati bahwa tiap Negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh berdasarkan hukum kebiasaan internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang diambil kembali dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Dalam hubungan ini, pengakuan kedaulatan di udara tidak terbatas pada negara anggota, melainkan juga berlaku terhadap bukan negara anggota Konvensi Chicago 1944. Hal ini jelas dengan adanya istilah *every state*. Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan adalah batas wilayah Negara (*state territory*). Dengan demikian, secara tegas bahwa berlaku juga terhadap bukan negara anggota. Lebih lanjut walaupun tidak secara tegas

disebutkan semua Negara mengakui bahwa tidak ada negara manapun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*). Lebih lanjut Konvensi Chicago 1944 juga tidak membuat pengertian apa yang dimaksudkan dengan wilayah udara (*airspace*), namun demikian, pengertian tersebut 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 ke atas sampai tidak terbatas dan ke bawah bumi sepanjang dapat dieksploitasi.⁶⁴

1. Hak Prerogatif

Hak prerogatif negara anggota dilakukan untuk menghindari konsekuensi prinsip kedaulatan di udara sebagaimana diuraikan di atas. Sepanjang menyangkut hak penerbangan (*traffic right*), Konvensi Chicago 1944 membedakan antara penerbangan internasional tidak berjadwal dengan penerbangan internasional berjadwal. Kepada penerbangan internasional tidak berjadwal diberi sedikit kelonggaran, sedangkan untuk penerbangan internasional berjadwal tetap harus memperoleh izin lebih dahulu. Mengenai penerbangan internasional berjadwal, pesawat udara asing diberi hak yang sama dengan perusahaan penerbangan nasional dalam penggunaan fasilitas bandar udara dan navigasi penerbangan, sedangkan daerah terlarang (*prohibited area*) berlaku terhadap pesawat udara

⁶⁴ K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007, hal. 44.

nasional, pesawat udara asing baik berjadwal maupun tidak berjadwal.⁶⁵

2. Angkutan Udara Internasional

Sepanjang menyangkut teknis dan operasional penerbangan, pembahasan di dalam konferensi penerbangan sipil internasional berjalan dengan lancar, kecuali pembahasan di bidang ekonomi angkutan udara. Sepanjang pembahasan di bidang ekonomi angkutan udara, mengalami banyak kesulitan dibandingkan dengan pembahasan di bidang teknis dan operasi penerbangan internasional.

Sepanjang menyangkut ekonomi angkutan udara, pendapat di dalam sidang terpecah menjadi empat kelompok masing-masing pendapat Amerika Serikat serta pendukungnya pendapat Inggris beserta pendukungnya Pendapat Kanada dan usul gabungan (*joint proposal*) antara Australia dengan Selandia Baru.

Sepanjang menyangkut angkutan udara internasional khususnya mengenai pengaturan *route* penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara, Amerika Serikat berpendapat bahwa rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara, pemerintah jangan mencampuri. Amerika Serikat berpendapat bahwa rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara, dan tarif angkutan udara diatur sendiri oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan berdasarkan hukum pasar (*supply and demand*). Biarlah perusahaan penerbangan mengatur sendiri

⁶⁵ *Ibid.*, hal 20

sesuai dengan kemampuannya.

Posisi Amerika Serikat demikian, di samping memang filosofi liberal di Amerika Serikat, didukung dengan adanya kesepakatan tidak tertulis antara Amerika Serikat dengan Inggris pada saat Perang Dunia Kedua. Semasa Perang Dunia Kedua, Amerika Serikat dengan Inggris mempunyai kesepakatan bahwa Amerika Serikat menyediakan pesawat udara transport jarak jauh, sementara Inggris menyediakan pesawat udara tempur (*fighter*). Akibat perjanjian tidak tertulis tersebut, sesudah Perang Dunia Kedua berakhir armada Inggris lumpuh (*cipple*) sementara itu armada Amerika Serikat dengan mudah diubah menjadi pesawat udara komersial sehingga Amerika Serikat tidak takut dan khawatir menghadapi armada nasional Inggris. Sebaliknya Inggris tidak memiliki jalan lain, kecuali harus melindungi armada nasionalnya untuk bersaing dengan armada Amerika Serikat.

Sepanjang menyangkut ekonomi angkutan udara internasional, posisi Inggris dalam konferensi penerbangan sipil di Chicago tahun 1944 mengenai rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara, maupun tarif angkutan udara sepenuhnya diatur oleh pemerintah. Tidak ada penerbangan internasional yang dapat dilakukan dari atau ke Inggris, termasuk jajahannya tanpa persetujuan dari pemerintah Inggris. Posisi demikian memang disadari oleh Inggris. Tidak ada jalan lain selain harus melindungi armada nasionalnya terhadap persaingan dengan armada negara lain, terutama Amerika Serikat.⁶⁶

⁶⁶ *Ibid.*, hal 22

Posisi Kanada yang berkaitan dengan angkutan udara internasional adalah mengusulkan dibentuk *International Air Authority* yang akan menentukan pengaturan rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara internasional. Menurut Kanada, rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tariff angkutan udara tidak ditentukan oleh perusahaan penerbangan seperti usul Amerika Serikat, tetapi diatur oleh *International Air Authority*.

Demikian pula Kanada juga berpendapat bahwa rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tariff angkutan udara tidak ditentukan oleh pemerintah seperti usul Inggris, tetapi diatur oleh *International Air Authority*.⁶⁷

Usul gabungan (*joint proposal*) yang disampaikan oleh Australia dan Selandia Baru dibentuk perusahaan penerbangan yang saham-sahamnya dimiliki oleh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang dibentuk dan perusahaan penerbangan internasional tersebut melakukan rute-rute penerbangan internasional seperti dari Melbourne ke London dan sebaliknya, sedangkan rute regional maupun nasional dilayani oleh perusahaan penerbangan yang ada di daerah bersangkutan. Usul gabungan yang diajukan oleh Australia dengan Selandia Baru tersebut ditolak oleh konferensi, tetapi usul tersebut mengilhami lahirnya Pasal 77 Konvensi Chicago 1944.²⁸ Di dalam pasal tersebut dikatakan tidak ada larangan pembentukan perusahaan penerbangan internasional

⁶⁷ *Ibid*

yang dioperasikan bersama (*international joint operation agency*).⁶⁸

Semua usul yang dikemukakan oleh Amerika Serikat, Inggris, Kanada maupun usul gabungan Australia dengan Selandia Baru ditolak oleh konferensi penerbangan sipil internasional sehingga melahirkan Pasal 6 Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal tersebut tidak ada penerbangan internasional berjadwal dapat dilakukan ke negara anggota lainnya, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu. Izin demikian biasanya diatur dalam perjanjian angkutan udara internasional timbale balik.

Kegagalan untuk menyepakati pertukaran hak-hak penerbangan tersebut secara multilateral tetap diusahakan untuk mengurangi tingkat kegagalan, oleh karena itu, konferensi penerbangan sipil internasional tersebut masih berusaha dengan mengesahkan "*International Air Services Transit Agreement* dan *International Air Transport Agreement*" yang telah dibahas di atas. Di samping itu, konferensi penerbangan sipil internasional juga mengesahkan dokumen tentang "*International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, Interim Agreement on International Civil Aviation*" yang melahirkan "*Provisional International Civil Aviation Organization*" dan "*Chicago Standard Form Agreement*" yang akan digunakan sebagai panduan dalam pembuatan perjanjian angkutan udara internasional timbal balik.

3. Operasi Penerbangan

Sebagaimana disebutkan di atas, sepanjang menyangkut keselamatan

⁶⁸ *Ibid.*, hal 23

penerbangan, khususnya ketentuan yang berkenaan dengan operasi penerbangan, konferensi penerbangan sipil internasional sepakat hampir semua ketentuan yang pernah diatur dalam Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Havana 1928 disetujui untuk diatur kembali dalam Konvensi Chicago 1944. Ketentuan-ketentuan operasi penerbangan tersebut antara lain penerbangan tanpa penerbang (*pilotless*), terbang di daerah terlarang, pendaratan di bandara yang ditetapkan, peraturan yang berlaku untuk operasional, lalu lintas udara, pencegahan wabah kolera, tipus, cacar air, penyakit kuning, dan lain-lain, pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, pesawat udara dalam bahaya, investigasi kecelakaan pesawat udara, dokumen penerbangan, sertifikasi awak pesawat udara dan pesawat udara, peralatan, dan lain-lain.⁶⁹

4. Daerah Terlarang (*Prohibited Area*)

Pesawat udara nasional maupun asing dilarang terbang di atas daerah terlarang (*prohibited area*) atau daerah terbatas (*restricted area*) untuk menjamin keselamatan penerbangan (*aviation safety*), ekonomi nasional (*national prosperity*), maupun keamanan nasional (*national security*). Larangan tersebut berlaku umum terhadap pesawat udara mana pun juga, tidak boleh diskriminasi. Bila pesawat udara asing dilarang terbang di daerah tersebut, pesawat udara nasional juga harus dilarang. Penentuan daerah terlarang hanya didasari atas pertimbangan keamanan nasional (*national security*), keselamatan penerbangan

⁶⁹ *Ibid.*, hal 24

(*aviation safety*) maupun kemakmuran nasional (*national prosperity*). Tidak boleh penentuan daerah terlarang atas pertimbangan politik seperti pernah dilakukan oleh India, di mana pesawat udara milik Pakistan dilarang terbang dari Pakistan Barat ke Pakistan Timur (sekarang bernama Bangladesh), melalui rute penerbangan yang biasanya digunakan, tetapi pesawat udara tersebut diperintahkan terbang melalui jalur penerbangan yang sangat jauh sehingga memakan biaya operasi yang sangat besar.

Bila pesawat udara asing maupun nasional terlanjur berada di daerah terlarang, pesawat udara tersebut segera diinformasikan agar pesawat udara segera meninggalkan daerah terlarang. Namun demikian, bila mereka tidak menyadari posisinya, pesawat udara tersebut dikejar dan dipaksa untuk mendarat di bandar udara (*airport*) atau pangkalan udara (*airbase*) yang berdekatan. Pesawat udara tersebut tidak boleh ditembak, karena penembakan pesawat udara sipil bertentangan dengan semangat keselamatan yang diatur dalam Konvensi Chicago 1944, bertentangan dengan ajaran hukum (*doctrine*) tentang bela diri maupun bertentangan dengan hak-hak asasi manusia.

Semangat konvensi Chicago 1944 adalah keselamatan penerbangan (*safety first*), sedangkan ajaran hukum tentang bela diri mengatakan bahwa tindakan penembakan pesawat udara terhadap pesawat udara sipil, tidak seimbang dengan kesalahan yang dilakukan oleh pesawat udara sipil yang terlanjur terbang di daerah larangan terbang. Pesawat udara sipil yang ditembak jelas bertentangan dengan hak-hak asasi manusia karena pesawat udara sipil tidak dipersenjatai,

padahal pesawat udara yang menembak dipersenjatai.⁷⁰

5. Hukum dan Regulasi

Setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya, baik untuk operasi penerbangan nasional maupun internasional yang berasal atau ke Negara tersebut. Namun demikian, peraturan tersebut harus berlaku terhadap semua pesawat udara nasional maupun internasional. Bila negara tersebut mengeluarkan peraturan harus mempertimbangkan keselamatan penerbangan sipil. Hukum dan regulasi penerbangan yang berlaku adalah hukum nasional negara tersebut, kecuali pesawat udara yang terbang di atas laut lepas akan berlaku hukum internasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 beserta peraturan pelaksanaannya.⁷¹

6. *Customs Immigration Quarantine*, dan Wabah Penyakit

Pesawat udara nasional maupun asing, kecuali melakukan, pendaratan darurat hanya dapat diizinkan melakukan pendaratan pada bandar udara yang dilengkapi dengan petugas bea cukai (*customs*), imigrasi (*immigration*) dan karantina (*quarantine*) baik karantina tumbuh-tumbuhan hewan maupun kesehatan. Semua penumpang maupun barang yang diterima maupun yang akan dikirim harus mematuhi hukum dan regulasi negara tersebut.⁷²

Setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional,

⁷⁰ *Ibid.*, hal 25

⁷¹ *Ibid.*, hal 26

⁷² Pasal 13 Konvensi Chicago 1944.

khususnya harus bebas dari wabah penyakit kolera, tipus, cacar air, penyakit kuning, dan flu burung.⁷³

Oleh karena negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional harus bekerjasama erat, saling menjamin terselenggaranya penerbangan internasional yang bebas dari wabah penyakit tersebut. Konsultasi terus menerus berlangsung tanpa ada kecurigaan yang tidak baik terhadap negara anggota lainnya. Dalam hal-hal tertentu di suatu negara melarang penumpang turun dari pesawat udara sebelum diadakan disinfeksi oleh negara tersebut.

7. Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara

Di dalam hukum internasional setiap pesawat udara sipil yang digunakan untuk melakukan penerbangan internasional harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan (*nationality and registration mark*).⁷⁴ Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara menggunakan prinsip pendaftaran tunggal. Tidak ada pesawat udara secara resmi diakui mempunyai pendaftaran ganda (*dual registration*).⁷⁵

Pesawat udara memperoleh tanda kebangsaan dan pendaftaran dari Negara tempat pesawat udara didaftarkan. Pesawat udara yang telah memperoleh pendaftaran dan kebangsaan mempunyai status hukum sebagai warga negara dari negara tempat didaftarkan yang pada gilirannya memperoleh hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam hukum nasional maupun hukum internasional. Pesawat udara yang telah sehingga pesawat udara dapat didaftarkan bilamana telah

⁷³ Pasal 14 Konvensi Chicago 1944.

⁷⁴ Pasal 20 Konvensi Chicago 1944

⁷⁵ Pasal 18 Konvensi Chicago 1944

dihapuskan pendaftaran sebelumnya. Pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus menampilkan (*display*) tanda pendaftaran dan kebangsaannya sebagaimana diatur dalam Pasal 20 Konvensi Chicago 1944.

Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur persyaratan pendaftaran sebagaimana diatur dalam Konvensi Paris 1919. Menurut konvensi Chicago 1944 prosedur dan tata cara serta persyaratan pendaftaran pesawat udara diatur berdasarkan hukum dan regulasi hukum nasional negara yang bersangkutan. Oleh karena itu, dapat terjadi perbedaan persyaratan pendaftaran pesawat udara dari satu negara ke negara yang lain.

Persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pesawat udara memperoleh tanda kebangsaan dan pendaftaran dari Negara tempat pesawat udara didaftarkan. Pesawat udara yang telah memperoleh pendaftaran dan kebangsaan mempunyai status hukum sebagai warga negara dari negara tempat didaftarkan yang pada gilirannya memperoleh hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam hukum nasional maupun hukum internasional.

Pesawat udara yang telah memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan mempunyai hak untuk memperoleh pelayanan bila melakukan penerbangan dalam negeri maupun penerbangan internasional. Sebaliknya pesawat udara tersebut mempunyai kewajiban mematuhi semua hukum dan regulasi penerbangan nasional maupun internasional. Sebagai warga negara dari negara tempat didaftarkan, pesawat udara juga sebagai subjek hukum internasional. Dengan

demikian, pesawat udara juga harus mempertanggungjawabkan perbuatannya. Dalam hal pesawat udara melakukan pelanggaran hukum, maka pesawat udara tersebut dapat disita oleh negara yang bersangkutan.

Pesawat udara harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan. Demikian pula pesawat angkasa maupun kapal laut. Hal ini berbeda dengan kendaraan darat. Kendaraan darat tidak wajib mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan. Dahulu sebelum tahun 1926 ada konvensi internasional yang mengharuskan pendaftaran dan kebangsaan kendaraan darat, tetapi sesudah tahun 1926, tidak ada konvensi yang mengharuskan kendaraan darat mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan. Pendaftaran kendaraan darat yang sekarang ada bukan untuk memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan, tetapi untuk keperluan statistik kriminal, dan administrasi bukan untuk memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan.⁷⁶

Setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mempunyai kewajiban melaporkan pendaftaran pesawat udara didaftarkan di negara tersebut. Di samping itu, atas permintaan negara lain, negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional juga mempunyai kewajiban untuk memberi tahu pesawat udara yang didaftarkan dengan kepemilikannya. Setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi sertifikat pendaftaran dan kebangsaan (*certificate of registration mark*). Dalam hal pesawat udara yang terbang internasional tidak dilengkapi dengan sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, merupakan pelanggaran hukum

⁷⁶ *Ibid.*, hal 29

nasional maupun hukum internasional.⁷⁷

11. Dokumen Penerbangan

Setiap penerbangan internasional harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh hukum internasional, dalam hal ini Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi dengan dokumen penerbangan yang terdiri dari;

- (a) sertifikat pendaftaran dan kebangsaan (*certificate of registration*) pesawat udara;
- (a) sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*);
- (b) sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) semua awak pesawat udara;
- (c) buku perjalanan penerbangan (*log book*);
- (d) bila pesawat udara tersebut dilengkapi dengan peralatan radio, harus dilengkapi dengan sertifikat stasiun radionya;
- (e) bila pesawat udara mengangkut penumpang harus dilengkapi dengan daftar penumpang (*passenger's manifest*), baik nama dan tempat keberangkatannya;
- (f) bila pesawat udara mengangkut kargo, harus dilengkapi dengan daftar barang (*cargo manifest*) beserta perinciannya;
- (g) deklarasi umum (*general declaration*).⁷⁸

⁷⁷ *Ibid.*, hal 30

9. Amunisi

Kecuali atas persetujuan dari negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan, tidak ada pesawat udara yang mengangkut amunisi atau bahan-bahan yang digunakan untuk perang, diangkut melalui ruang udara negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional lainnya. Setiap negara berhak mengatur pengangkutan amunisi atau barang-barang yang digunakan untuk perang melewati wilayah udara mereka. Pengaturan tersebut bersifat seragam sesuai dengan rekomendasi dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Dalam hukum internasional pengaturan bahan-bahan berbahaya tersebut direkomendasikan dalam Annex 18 Konvensi Chicago 1944. Setiap negara berhak untuk menolak pengangkutan tersebut atas pertimbangan keselamatan (*aviation safety*) dan keamanan nasional (*national security*). Larangan pengangkutan tersebut berlaku baik untuk penerbangan pesawat udara nasional maupun pesawat udara asing (*nondiscrimination treatment*).

10. Sertifikasi Pesawat Udara dan Awak Pesawat Udara

Semua pesawat udara yang digunakan untuk melakukan penerbangan internasional harus mempunyai sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*) Sertifikat kelaikan udara tersebut dikeluarkan oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan. Dalam hal pesawat udara dioperasikan bersama secara internasional (*joint international operation*), salah satu negara harus ditunjuk

⁷⁸ *Ibid.*, hal 32

sebagai Negara pendaftar pesawat udara yang berhak mengeluarkan sertifikat kelaikan udara. Sertifikat kelaikan udara tersebut dapat diakui sah oleh negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan (*over flown state*), bilamana persyaratan untuk memperoleh sertifikat kelaikan udara tersebut minimum sama atau lebih tinggi dibandingkan dengan persyaratan yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Dalam hal sewa guna usaha (*leasing*) pesawat udara tanpa diikuti dengan awak pesawat udara (*dry lease*), negara pendaftar sebagai negara *lessor* dapat mendelegasikan kepada negara perusahaan penerbangan yang menyewa pesawat udara (*lessee state*) untuk mengeluarkan sertifikat kelaikan udara maupun sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) awak pesawat udara. Misalnya Garuda Indonesia menyewa pesawat udara *Martin Air* registrasi PH (Belanda). Maka pemerintah Belanda mendelegasikan kepada pemerintah Indonesia sebagai negara tempat perusahaan penerbangan yang menyewa pesawat udara tanpa awak pesawat udara untuk mengeluarkan sertifikat kelaikan udara maupun sertifikat kecakapan awak pesawat udara.

Pendelegasian wewenang untuk mengeluarkan sertifikat kelaikan udara maupun sertifikat kecakapan dari pemerintah Belanda kepada pemerintah Indonesia tersebut tidak berlaku terhadap negara ketiga karena pendelegasian tersebut hanya bersifat bilateral antara Belanda dengan Indonesia, kecuali Belanda dan Indonesia meratifikasi Pasal 83 bis Konvensi Chicago 1944. Bila Belanda maupun Indonesia telah meratifikasi Pasal 83 bis Konvensi Chicago 1944, pendelegasian tersebut dapat diakui oleh negara selain Belanda dan Indonesia,

sepanjang negara tersebut juga meratifikasi Pasal 83 bis Konvensi Chicago 1944.⁷⁹

Setiap sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*) maupun sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) yang secara sah dikeluarkan oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan wajib diakui sah oleh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional lainnya. Pengakuan tersebut dapat dilakukan bila persyaratan untuk memperoleh sertifikat kecakapan tersebut sama atau di atas persyaratan minimum yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana disebutkan di atas, yang secara terus menerus ditumbuhkembangkan. Setiap kapten penerbang atau awak pesawat udara lainnya yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi dengan sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) yang sah dikeluarkan oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan. Namun demikian, negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan internasional tersebut berhak untuk tidak mengakui sertifikat yang dikeluarkan oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan. Semua sertifikat pendaftaran pesawat udara (*aircraft registration*), sertifikat kelaikan udara (*certificate of airworthiness*), sertifikat kecakapan semua awak pesawat udara (*certificate of competency*) harus dibawa dalam penerbangan internasional. Disamping itu, selama penerbangan internasional juga harus dilengkapi dengan buku harian perjalanan (*log book*) yang berisikan terutama pesawat udara beserta awak pesawat udara dalam formulasi yang terus menerus ditumbuhkembangkan

⁷⁹ *Ibid.*, hal 34

oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.⁸⁰

Tidak ada sertifikat kelaikan udara atau sertifikat kecakapan awak pesawat udara yang ditandatangani (*endorsed*) otomatis dapat berlaku untuk penerbangan internasional kecuali telah memperoleh persetujuan dari negara tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan.⁸¹



⁸⁰ Pasal 33 Konvensi Chicago 1944

⁸¹ Pasal 40 Konvensi Chicago 1944.