

**YURISDIKSI WILAYAH UDARA SUATU NEGARA DALAM  
PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL**

**JURNAL**

*Disusun dan Diajukan Untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum  
Universitas Sumatera Utara*

**Oleh**

**YAN JEFRI BARUS**  
**090200389**

**DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2014**

**ABSTRAK**  
**YURIDIKSI WILAYAH UDARA SUATU NEGARA DALAM**  
**PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL**

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.

Permasalahan dalam penelitian ini Bagaimana yuridiksi wilayah udara suatu Negara? Bagaimana prinsip hukum udara yang dianut bangsa-bangsa di dunia (internasional)? Bagaimana Yuridiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional? Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah normatif sebagai studi pustaka, pada dasarnya adalah berfungsi untuk menunjukkan jalan pemecahan permasalahan penelitian.

Wilayah udara yang terdapat di atas wilayah darat, perairan pedalaman, dan laut wilayah termasuk kedalam yuridiksi suatu negara. Hal ini terlihat dari pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional : “Kedaulatan negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*)”. Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara. Yuridiksi wilayah udara negara diterapkan adalah Yuridiksi ruang udara diatur dalam Bab II Pasal 3 dan 4 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan di dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara. Hak dan kewajiban negara di atas wilayah negara asing adalah sebagai berikut Lewat dengan cepat melalui atau di atas selat, menghindarkan diri dari ancaman-ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam piagam PBB, Menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau kesulitan, dan Mematuhi ketentuan lain Bab ini yang relevan.

Kata Kunci : Yuridiksi, Wilayah Udara, Negara

## **ABSTRACT**

### **REGIONAL YURIDIKSI OF AIR STATE IN PERPECTIVE OF INTERNATIONAL LAW**

Sovereignty of state shall no longer have the character of absolute or absolute, however at certain boundary have to respect the other state sovereignty, what is arranged the international law. This matter is later; then recognized with the term of state sovereignty have the character of relative (Relative Sovereignty of State). In international law context, power state intrinsically have to bow and respect to the law international, and also regional integrity and sovereignty of other state.

Problem of this research How regional yuridiksi of air State? How principle punish the air embraced by nation in world (international)? How Regional Yuridiksi Air of State In Perfective of International Law? Method used in this research is normative as book study, basically is function to show the road; street of resolving of research problems.

Air region which is there are above region land the, territorial water hinterland, and regional sea is including into jurisdiction of state. This matter is seen from section 1 Convention Chicago 1944 about International Civil Air Navigation : " State Sovereignty air room above region territorial have the character of intact and full of (complete and exclusive sovereignty)". This rule represent one of [the] main figure international law arranging air room. Regional Yuridiksi of state air applied is Yuridiksi of air room arranged in Chapter II Section 3 and 4 Convention Tokyo 1963. According to Section 3 Sentence (1) Convention Tokyo 1963 having yuridiksi to doing an injustice of collision and also badness crime in aeroplane is state of aeroplane registrant. rights and obligations of State of above foreign state region shall be as follows Pass swiftly or above strait, Obviating x'self from threat or any hardness usage to sovereignty, regional perfection or political independence of State which abut on the strait, or by any other is which impinge the international ground hokum contained in charter of united nations organization, Obviating x'self from any activity besides direct transit continually and as soon as possible in way of normal except needed because force majeure or difficulty, and Obey the other rule of This chapter is relevant.

Keyword : Yuridiksi, Regional Air, State

## A. Latar Belakang

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.<sup>1</sup>

Kedaulatan suatu negara tidak lagi bersifat mutlak atau absolut, akan tetapi pada batas-batas tertentu harus menghormati kedaulatan negara lain, yang diatur melalui hukum internasional. Hal inilah yang kemudian dikenal dengan istilah kedaulatan negara bersifat relatif (*Relative Sovereignty of State*). Dalam konteks hukum internasional, negara yang berdaulat pada hakikatnya harus tunduk dan menghormati hukum internasional, maupun kedaulatan dan integritas wilayah negara lain.<sup>2</sup>

Berkaitan dengan arti dan makna kedaulatan, Jean Bodin menyatakan bahwa kedaulatan merupakan atribut dan ciri khusus dari suatu negara. Tanpa adanya kedaulatan, maka tidak akan ada yang dinamakan negara.<sup>3</sup> Ia juga menyatakan bahwa kedaulatan tersebut mengandung satu-satunya kekuasaan sebagai :

1. Asli, artinya tidak diturunkan dari sesuatu kekuasaan lain;
2. Tertinggi, 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 saja;
5. Tidak dapat dipindahtangankan atau diserahkan kepada pihak lain.

Mochtar Kusumaatmadja mengatakan bahwa kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki dari negara, di mana negara tersebut berdaulat, tetapi

---

<sup>1</sup>Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011 hal 8

<sup>2</sup>*Ibid.*

<sup>3</sup>Fred Isjwara, *Pengantar Ilmu Politik*, Bandung: Binacipta, 1996 hal 89

mempunyai batas-batasnya, yaitu ruang berlakunya kekuasaan tertinggi ini dibatasi oleh batas-batas wilayah negara itu, di luar wilayahnya negara tersebut tidak lagi memiliki kekuasaan demikian.<sup>4</sup> Berkenaan dengan hal tersebut, kedaulatan tidak dipandang sebagai sesuatu yang bulat dan utuh, melainkan dalam batas-batas tertentu sudah tunduk pada pembatasan-pembatasan yang berupa hukum internasional maupun kedaulatan dari sesama negara lainnya. Dengan demikian suatu negara yang berdaulat tetap saja tunduk pada hukum internasional serta tidak boleh melanggar atau merugikan kedaulatan negara lain. Sehubungan dengan hal tersebut, maka dapat dikatakan pula bahwa pada masa kini kedaulatan negara merupakan sisa dari kekuasaan yang dimiliki dalam batas-batas yang ditetapkan melalui hukum internasional.

Masalah pengelolaan dan pertahanan di wilayah perbatasan sangat terkait erat dengan konsepsi dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah serta tafsir atau persepsi atas ancaman yang dihadapi. Dengan demikian, pengelolaan dan pertahanan wilayah perbatasan dapat disimpulkan sebagai segala upaya untuk mewujudkan eksistensi suatu negara yang ditandai dengan terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari pelbagai jenis ancaman. Konsepsi ini merupakan bagian dari satu pemahaman totalitas mengenai konsep ‘keamanan nasional’ yang intinya adalah “kemampuan negara melindungi apa yang ditetapkan sebagai nilai-nilai inti (*core values*), dimana pencapaiannya merupakan sebuah proses terus-menerus, dengan menggunakan segala elemen *power* dan *resources* yang ada serta melingkupi semua aspek kehidupan.<sup>5</sup>

Sesuai Konvensi Chicago 1944, dalam Pasal I dinyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Dari pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial, adalah: (1). Setiap negara berhak

---

<sup>4</sup>Mochtar Kusumaatmadja. *Pengantar Hukum Internasional, Buku I Bagian Umum*, Jakarta: Bina Cipta, 2010. hal 7

<sup>5</sup>Mufti Makarim. A, *Strategi Pengelolaan dan Pertahanan Wilayah Perbatasan Udara Republik Indonesia : Tantangan Aspek Politik, Yuridis dan Operasional*, 2005. hal 89

mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya (2). Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Yuridiksi Wilayah Udara Suatu Negara Dalam Perspektif Hukum Internasional”**

#### **A. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengemukakan permasalahan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaturan wilayah udara suatu negara menurut hukum internasional ?
2. Bagaimana hak dan kewajiban negara di atas wilayah negara asing?
3. Bagaimana yuridiksi wilayah udara negara diterapkan ?

#### **B. Metode Penelitian**

##### 1. Jenis Penelitian

Eksistensi rangkaian suatu metode penelitian dapat diawali dari penentuan jenis penelitiannya, dimana jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah Penelitian Normatif atau disebut juga sebagai penelitian doktrinal. Penelitian normatif, adalah merupakan penelitian pustaka, sehingga dalam pengumpulan data-data penulis tidak perlu mencari langsung ke lapangan akan tetapi cukup dengan pengumpulan data sekunder yang kemudian dikonstruksikan dalam satu rangkaian hasil penelitian.

Penelitian normatif sebagai studi pustaka, pada dasarnya adalah berfungsi untuk menunjukkan jalan pemecahan permasalahan penelitian.<sup>6</sup>Dalam penulisan hukum ini menggunakan penelitian hukum normatif (doktrin) yang bersifat deskriptif, yaitu penelitian normatif yang dapat diartikan sebagai suatu prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan

---

<sup>6</sup>Bambang Sunggono.*Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.1996. hal 112

objek atau subjek yang diteliti pada saat sekarang berdasarkan fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.<sup>7</sup>

## 2. Jenis Data

Dalam penelitian hukum normatif ini jenis data digunakan adalah data sekunder yaitu, data yang dikumpulkan oleh orang lain. Pada waktu penelitian dimulai data telah tersedia, atau dapat disebut sebagai data *given* begitu adanya karena tidak diketahui metode pengambilannya dan validitasnya.<sup>8</sup>

## 3. Sumber Data

Penelitian hukum normatif berdasarkan ketentuan jenis data yang digunakan adalah data sekunder meliputi 3 (tiga) sumber bahan hukum yaitu sebagai berikut:

### 1). Bahan Hukum Primer

Berupa bahan hukum yang bersifat mengikat karena dikeluarkan oleh pemerintah yang dapat berupa, norma dasar atau kaidah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, bahan hukum yang tidak dikodifikasi, yurisprudensi, traktat, bahan hukum dari zaman kolonial belanda yang masih berlaku.<sup>9</sup>

### 2). Bahan Hukum Sekunder

Bahan yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer, dimana dalam penelitian ini sumber bahan sekunder berasal dari buku-buku ilmiah, hasil penelitian terdahulu, makalah-makalah ilmiah, korespondensi, dan dokumen-dokumen yang terkait dengan penelitian ini.

Dalam penelitian ini dokumen-dokumen, makalah, atau karya tulis dari penulis terdahulu, adalah berasal dari arsip yang dimiliki oleh Departemen Luar Negeri RI, dan Departemen Dalam Negeri RI, yang memberikan informasi mengenai yuridiksi wilayah udara suatu Negara

---

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press. 1984. hal 43

<sup>8</sup> Bambang Sunggono, *Op.Cit*, hal 37

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali.1985. hal 14-15

### 3). Bahan Hukum Tersier,

Bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan mengenai bahan Hukum Primer dan Sekunder yang berupa Ensiklopedia, Kamus Bahasa Inggris, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, dan Bibliografi.

### 4. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam suatu penelitian ada banyak macamnya tergantung pada masalah yang dipilih serta metode penelitian yang digunakan.<sup>10</sup> Sesuai dengan yang telah ditegaskan sebelumnya bahwa jenis penelitian ini adalah penelitian hukum Normatif, sehingga data-data yang digunakan adalah data sekunder diperoleh dari membaca, mengkaji, dan menelaah data yang berasal dari buku-buku, literature, makalah, dokumen-dokumen, Koran, majalah, karya tulis ilmiah, serta berbagai sumber kajian yang mengulas mengenai penentuan dan penetapan garis batas landas kontinen oleh penulis dikaitkan dengan ketentuan yang diaplikasikan pada yuridiksi wilayah udara suatu negara dalam perspektif hukum internasional

### 5. Analisis Data

Pada penelitian Hukum Normatif yang menelaah data sekunder, penulis disini menggunakan teknik analisis logis, sistematis, dan yuridis, untuk mengolah data-data yang telah dikumpulkan, dianalisis, dan disimpulkan, guna mencapai tujuan dari penelitian yaitu untuk mencari jawaban dari rumusan masalah yang diteliti, agar hasil dari penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan.

## **C. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

### **1. Sejarah Munculnya Hukum Udara Internasional**

Berbeda dengan moda transportasi laut yang terlahir jauh sebelumnya, kelahiran moda transportasi udara, baru lahir sejak permulaan abad ke-17. Pada saat itu Fransisco de lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisbanon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang

---

<sup>10</sup>Bambang Sunggono, *Op.Cit.*, hal 53

dipanaskan,<sup>11</sup> sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air pada 1767 yang diikuti oleh Cavallo pada 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan zat air pada 1767 yang diikuti oleh Cavello pada 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan gas.

Penerbangan balon udara dikembangkan lebih lanjut sehingga tercipta pesawat udara yang lebih berat dari udara yang untuk pertama kalinya Wright bersaudara berhasil terbang dengan menggunakan pesawat udara yang lebih berat dari udara di kota Kitty Hawk Amerika Serikat. Sejak penerbangan Wright bersaudara pada 1903 tersebut, telah terbukti bahwa dari udara maupun pesawat lebih berat dari udara. Penerbangan tersebut hanya mungkin dapat dilakukan pada ruang udara yang terdapat gas-gas udara.

Dalam perkembangannya pesawat udara yang lebih ringan dari udara maupun pesawat udara yang lebih berat dari udara dapat digunakan untuk berbagai keperluan seperti transportasi udara, keperluan komersial, keperluan militer bahkan dapat digunakan sebagai mata-mata, sehingga semakin menarik perhatian para ahli hukum udara internasional untuk meletakkan dasar hukum internasional. Pada saat itu, tahun 1900 praktis belum ada dasar hukum untuk mengatur penerbangan dengan jelas, karena itu pertama kalinya Prof. Ernest Nys dari universitas Brussel berpendapat penerbangan tersebut perlu diatur dalam hukum udara yang merupakan cabang ilmu hukum. Hal itu ditemukan dalam laporannya kepada *Institute of International Law* pada 1902. Prof. Ernest Nys berpendapat yang menjadi masalah bukanlah status udaranya, melainkan menyangkut masalah penggunaan ruang udara (*space*) di mana terdapat udara. Ruang tersebut adalah ruangan dimana terdapat udara yang dapat merupakan tenaga dorong pesawat udara sehingga dapat terbang. Adanya udara tempat penerbangan berlangsung tersebut membatasi lingkup berlakunya hukum udara.

## **2. Prinsip-prinsip Hukum Udara Internasional**

Prinsip-prinsip hukum udara internasional terkandung ataupun tertuang dalam Konvensi-konvensi Hukum udara Internasional yang dari waktu ke waktu

---

<sup>11</sup> Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972, hal 78

berkembang. Konvensi-konvensi tersebut muncul dari konferensi Internasional yang dilakukan negara-negara didunia yang menganggap perlu adanya aturan-aturan yang mengatur tentang ruang udara (*space*). Adapun prinsip-prinsip hukum udara internasional adalah sebagai berikut :<sup>12</sup>

a. Prinsip kedaulatan wilayah udara.

Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik kedalam maupun keluar, namun demikian tetap harus memerhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya. Sebagai negara berdaulat dapat menentukan bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan kedalam maupun ke luar, mengatur hubungan dengan warga negaranya, mengatur penggunaan *public domain*, membuat undang-undang dasar beserta peraturan pelaksanaannya, mengatur politik ke luar negeri maupun dalam negeri, negara di luar negeri maupun dalam negeri, termasuk warga negara asing yang ada diwilayahnya, walaupun tidak mempunyai kewarganegaraan (*stateless*), mengatur wilayah darat, laut, maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan maupun kegiatan sosial lainnya. Menurut Konvensi Montevideo Tahun 1933,<sup>13</sup> negara berdaulat memenuhi unsur-unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, mempunyai wilayah darat, laut, maupun udara, walaupun persyaratan wilayah merupakan persyaratan mutlak untuk negara yang berdaulat.

Negara berdaulat melaksanakan prinsip yuridiksi teritorial (*territorial jurisdiction principle*) disamping prinsip-prinsip yuridiksi lainnya. Sampai saat ini belum ada konvensi internasional yang secara khusus mengatur wilayah suatu negara yang meliputi wilayah darat, laut maupun udara, namun demikian bukan berarti bahwa wilayah suatu negara tidak diatur, sebab dapat ditemukan diberbagai konvensi internasional yang memuat pengaturan wilayah kedaulatan di

---

<sup>12</sup> E. Suherman., *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Bandung : Alumni.2005. hal 75

<sup>13</sup>Menurut Konvensi Montevideo. *Persyaratan negara berdaulat adalah a permanent populations; a defined territory; a government and capacity to enter into relation with other States. 1993.*

udara seperti Konvensi Paris 1919,<sup>14</sup> Konvensi Chicago 1944,<sup>15</sup> Konvensi Havana 1928,<sup>16</sup> Konvensi Jenewa 1958,<sup>17</sup> Konvensi PBB 1982 (UNCLOS),<sup>18</sup> dan Konvensi Wina 1961<sup>19</sup> dan lain-lain. Contohnya dalam Konvensi Paris 1919 mengatur tentang kedaulatan suatu negara terhadap wilayah udaranya. Hal tersebut diatur dalam Pasal 1, yang merupakan pasal utama yang berbunyi “Para pengagung anggota konvensi mengakui bahwa setiap penguasa mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Pasal ini sebenarnya 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 1918. *The Aerial Navigation Act of 1911* berisikan bahwa Inggris mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya (*Complete and exclusive sovereignty*). Berdasarkan tersebut Inggris mempunyai hak atas *The Aerial Navigation Act of 1911* cara mutlak mengawasi semua bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer.

Prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan tersebut dicantumkan dalam Pasal 1 konvensi Paris 1919 yang rumusannya:

*“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 tersebut diarahkan memasukkan

---

<sup>14</sup> Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919.

<sup>15</sup> Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944.

<sup>16</sup> Convention on the Rights and Duties of States.

<sup>17</sup> Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice, Lihat Robert E. Riggs, 1988; 366-387; A. Le Roy Bennet, 1988 ; 455-480.

<sup>18</sup> Convention on Commercial Aviation, signed at Havana on 20 February 1928

<sup>19</sup>[12] Convention on the territorial sea and the contiguous zone, Lihat Muchtar K., 1983 : 209-216.

prinsip kedaulatan negara diatas daratan meupun perairan dan yuridiksi diatas wilayah udaranya.

b. Prinsip Yuridiksi Ruang Udara.

Yuridiksi ruang udara diatur dalam Bab II Pasal 3 dan 4 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan di dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara.<sup>20</sup> Berdasarkan ketentuan tersebut ternyata bahwa Konvensi Tokyo 1963 telah sepakat adanya unifikasi yuridiksi. Menurut konvensi tersebut disepakati yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara.

Unifikasi demikian sangat penting sekali untuk mencegah terjadinya *conflict of jurisdiction*, karena transportasi udara mempunyai karakteristik internasional yang tidak mengenal batas kedaulatan suatu negara, sekali terbang dapat melewati berbagai negara, sementara itu di dalam pesawat udara dapat menimbulkan persaingan yuridiksi (*conflict of jurisdiction*). Sebagai ilustrasi adanya persaingan yuridiksi dalam transportasi udara dapat digambarkan penerbangan Garuda Indonesia di atas Swiss, dalam pesawat udara tersebut terjadi perkelahian antara penumpang warga negara Swedia dengan penumpang warga negara Norwegia. Penumpang warga negara Swedia membunuh penumpang warga negara Norwegia, sementara pesawat udara Garuda Indonesia tetap terbang di atas Swiss, Prancis, Spanyol, dan mendarat di Lisboa, Portugal.

Dalam peristiwa perkelahian antara penumpang warga negara Norwegia tersebut menimbulkan *conflict of jurisdiction* yaitu Indonesia menuntut yuridiksi berdasarkan *territorial jurisdiction principle*, Swedia menuntut yuridiksi berdasarkan *active national jurisdiction principle*, Norwegia menuntut yuridiksi berdasarkan *passive national jurisdiction principle*, sedangkan Swiss, Prancis, Spanyol, dan Portugal menuntut berdasarkan *territorial jurisdiction principle*. Dari kasus tindak pidana dalam pesawat udara tersebut terdapat tujuh negara yang

---

<sup>20</sup>Pasal 3 Ayat 91, The State of Registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed onboard.

menuntut yuridiksi. Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara tersebut adalah Indonesia sebagai negara pendaftaran pesawat udara. Sebenarnya yang paling berhak mempunyai yuridiksi terhadap tindak pidana perkelahian tersebut adalah Swiss, Prancis, dan Spanyol berdasarkan *territorial jurisdiction principle*, tetapi sangat sulit untuk mengetahui dengan tepat dimana perkelahian tersebut terjadi, sebab pesawat udara terbang terus-menerus tanpa memerhatikan kedaulatan suatu negara.

Kedaulatan teritorial suatu Negara berhenti pada batas-batas luar dari laut wilayahnya. Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat diatas laut lepas atau zona-zona dimana Negara-negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat seperti atas landas kontinen. Atas alasan keamanan, status kebebasan yang berlaku dilaut lepas tidak pula mungkin bersifat absolut.<sup>21</sup>

Pasal 12 konvensi Chicago dengan alasan keamanan tersebut menyatakan bahwa diatas laut lepas ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh ICAO sehubungan dengan penerbangan dan maneuver pesawat-pesawat yang terdapat dalam annex dari konvensi.

Namun internasionalisasi dinilai kurang lengkap. Pertama karena kekuasaan pengaturan oleh ICAO terbatas pada penerbangan sipil dan tidak berlaku terhadap pesawat-pesawat udara public walaupun majelis dari ICAO telah menyarankan kepada Negara-negara pihak untuk memasukkan dalam legislasi nasionalnya masing-masing ketentuan-ketentuan yang juga diberlakukan kepada pesawat-pesawat public yaitu ketentuan-ketentuan udara seperti yang terdapat dalam annek II dari konvensi. ICAO tidak mempunyai wewenang pelaksanaan, kepada masing-masing pihaklah diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari Negara tersebut yang berada diatas laut lepas atau zona eksklusif menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku (Pasal 12 konvensi).

---

<sup>21</sup>H. K. Martono dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hal 64

### c. Prinsip Mengenai Tanggung Jawab

Dalam Hukum Udara terdapat beberapa sistem dan prinsip mengenai tanggung jawab, yaitu sistem warsawa, system Roma dan system Guatemala.<sup>22</sup> Sistem Warsawa mempergunakan prinsip “*presumption of liability*” dan prinsip pada “*limitation of liability*” untuk kerugian pada penumpang, barang dan bagasi tercatat, sedangkan untuk kerugian pada bagasi tangan di pergunakan prinsip “*presumption of non-liability*” dan prinsip “*limitation of liability*”. Prinsip-prinsip ini dipergunakan pula dalam ordonansi pengangkutan udara. Sistem Roma mempergunakan prinsip “*absolute liability*” dan prinsip “*limitation of liability*”, sedangkan dalam sistem Guatemala dipergunakan prinsip ‘*Absolute liability*” dan prinsip “*limitation of liability*” untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang dan bagasinya, tanpa membedakan antara bagasi tercatat dan bagasi tangan, bagi barang dipergunakan prinsip “*presumption of liability*” dan prinsip “*Limitation of liability*”, sedangkan untuk kerugian karena keterlambatan dipergunakan prinsip prinsip-prinsip yang sama dengan untuk barang. Pada *liability Convention* tahun 1972 dipergunakan prinsip “*absolute liability*” apabila kerugian ditimbulkan di permukaan bumi dan prinsip “*Liability based on fault*” apabila kerugian di timbulkan benda angkasa atau orang didalamnya, yang diluncurkan oleh suatu Negara lain.

Prinsip-prinsip tanggung jawab yang dipergunakan dalam hukum udara adalah.<sup>23</sup>

- a. Prinsip “*presumption of liability*” yang dipergunakan dalam konvensi Warsawa tahun 1929, protocol the hague tahun 1955 dan Ordonansi pengangkutan udara untuk penumpang, bagasi tercatat dan barang, dan protocol Guatemala tahun 1971 untuk barang dan kelambatan.
- b. Prinsip “*Presumption of non-liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Warsawa tahun 1929, protocol The Hague tahun 1955 dan Ordonansi Pengangkut Udara untuk bagasi tangan.

---

<sup>22</sup>K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Bandung : Alumni. hal. 67.

<sup>23</sup>K. Martono (ed), *Ibid*.

- c. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Roma tahun 1952 untuk kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga di permukaan bumi.
- d. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan bagasinya.
- e. Prinsip “*Absolute liability*” yang dipergunakan dalam Liability Convention tahun 1972 untuk kerugian yang ditimbulkan oleh benda-benda dipermukaan bumi dan pesawat udara yang sedang terbang.
- f. Prinsip “*Liability based on fault*” yang dipergunakan dalam Liability Convention tahun 1972 untuk kerugian yang ditimbulkan oleh benda angkasa lain dan orang didalamnya.
- g. Prinsip “*limitation of liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Warsawa tahun 1929, protocol the Hague dan Ordonansi pengangkutan untuk penumpang bagasi tercatat dan barang dan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk barang dan kelambatan.
- h. Prinsip “*Limitation of liability*” yang dipergunakan dalam protocol Guatemala tahun 1971 untuk penumpang dan bagasinya.
- i. Prinsip “*Limitation of liability*” yang dipergunakan dalam Konvensi Roma tahun 1952.

Terdapat beberapa prinsip yang pada dasarnya sama, namun ada beberapa perbedaan yang prinsipil yang perlu dikemukakan. Prinsip “*Absolute liability*” dalam konvensi Roma tidak benar-benar mutlak karena masih ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawabnya bagi operator pesawat udara, yaitu dalam hal kejadian adalah akibat dari suatu konflik bersenjata atau huru hara atau disebabkan oleh kesalahan pihak yang menderita kerugian sendiri sedangkan prinsip “*Absolute liability*” dalam protocol Guatemala masih memberi kesempatan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, yaitu dalam hal kerugian yang disebabkan oleh penumpang sendiri. Prinsip “*Limitation of liability*” dalam Konvensi Warsawa dan Ordonansi pengangkutan udara, bersifat tidak mutlak, karena batas tanggung jawab itu masih dapat dilampaui, yaitu apabila kerugian ditimbulkan dengan sengaja oleh pengangkut atau karena

kelalaian berat (*gross negligensi*), berbeda dengan prinsip “*Limitation of liability*” dalam Konvensi Roma dan protocol Guatemala yang tidak dapat dilampaui karena sebab apapun juga.

Masalah tanggung jawab senantiasa aktual, dan akan selalu aktual selama ada kemungkinan kecelakaan pesawat udara atau peristiwa-peristiwa lain yang menimbulkan kerugian pada penumpang atau pihak lain dengan siapa pihak pengangkut mempunyai perjanjian angkutan, baik untuk angkutan udara internasional maupun dalam negeri, apapun sebabnya. Dalam Hukum Udara Internasional masalah tanggung jawab telah lama menjadi perhatian, karena dalam kenyataan Konvensi internasional ke dua yang penting setelah konvensi Paris tahun 1919 yang mengatur aspek pengaturan penerbangan Internasional setelah Perang Dunia ke-I adalah Konvensi Warsawa tahun 1929 yang mengatur masalah tanggung jawab pengangkut dan dokumen, angkutan pada penerbangan Internasional, dan di susul tahun 1933 oleh Konvensi Roma yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada pihak ketiga dipermukaan bumi. Perjanjian Roma tahun 1933 ini kemudian diganti oleh Konvensi Roma tahun 1952.

Konvensi Warsawa sendiri beberapa kali di ubah dengan beberapa protocol, yaitu protocol The Hague tahun 1955 dan protocol Guatemala tahun 1971 dengan protocol tambahan Montreal tahun 1975 nomor 1 sampai 4. Di samping itu terdapat suatu konvensi tambahan yaitu Konvensi Guadalajara tahun 1961 yang mengatur tanggung jawab pada jebis charter tertentu. Konvensi Warsawa sampai sekarang menjadi merupakan perjanjian multilateral dalam bidang hukum Udara perdata yang paling banyak pesertanya dan di perlakukan pula bagi penerbangan dalam negeri antara lain di Indonesia, meskipun dengan beberapa perubahan dan tambahan, yaitu sebagaimana diatur dalam Ordonansi pengangkutan Udara.

### **3. Pembatasan Yurisdiksi Negara berdasarkan Piagam Organisasi Internasional.**

Keterikatan suatu negara pada suatu perjanjian internasional bukan berarti bahwa kekuasaan tertinggi negara tersebut menjadi hilang atau tergerogoti. Setiap

perjanjian yang membatasi yurisdiksi atau kewenangan suatu negara demi untuk tujuan bersama dengan subjek hukum internasional lainnya berarti membatasi pelaksanaan kedaulatannya. Namun disini, negara tetap berdaulat. Hanya tindakan-tindakan tertentu saja yang terkait dengan kesepakatan yang diberikan, negara tersebut terikat untuk melakukan tindakan-tindakan yang sesuai dengan kesepakatannya. Pelaksanaan yurisdiksi oleh suatu negara tidak dibatasi oleh hukum internasional, kecuali telah dibuktikan dengan suatu asas hukum internasional.

Hanya ada satu pembatasan praktis terhadap yurisdiksi yang terlalu luas oleh suatu negara, yaitu negara-negara tidak akan menjalankan yurisdiksinya atas orang atau benda yang tidak ada sangkut pautnya dengan negara tersebut.<sup>24</sup>

Bagi organisasi internasional berlaku prinsip bahwa setiap fungsi yang tidak berada dalam rumusan konstitusinya berada di luar kekuasaannya. Oleh karena itu, setiap organisasi internasional secara hukum tidak dapat melangkahi kekuasaan-kekuasaan konstitusionalnya.<sup>25</sup>

Sebagai contoh pembatasan yurisdiksi negara dalam suatu organisasi internasional regional adalah dalam Masyarakat Ekonomi Eropa. Mahkamah Masyarakat Eropa merupakan mahkamah dari Uni Eropa. Kewenangan Mahkamah Eropa ditetapkan dalam anggaran dasar *European Economic Community* Pasal 164. Mahkamah ini memiliki kewenangan yang lebih besar dari mahkamah pengadilan internasional lainnya. Mahkamah ini dapat mengadili sengketa antar negara anggota dan alat perlengkapan dari Masyarakat Eropa yang dapat menentukan keabsahan dari tindakan keabsahan dari tindakan masyarakat. Mahkamah juga melakukan pengawasan atas penerapan hukum masyarakat Eropa di dalam sistem hukum nasional negara anggota.<sup>26</sup> Berdasarkan kewenangan yang dimiliki oleh Mahkamah Masyarakat Eropa ini bahwa mahkamah memiliki

---

<sup>24</sup>JG Starke, *Introduction to International Law*, London : *Butterworth*, 9th ed, 1984, hal.184

<sup>25</sup>Hasnil Basri Siregar, *Hukum Organisasi Internasional*, Medan: Kelompok Studi Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum USU, 1994, hal.38.

<sup>26</sup> Sri Setianingsih Suwardi, *Pengantar Hukum Organisasi Internasional*, Jakarta : Universitas Indonesia Press, hal.331-332.

kewenangan yang hampir tidak ada batasnya terhadap negara anggota Masyarakat Ekonomi Eropa.

Sebagai contoh lain dari pembatasan yurisdiksi ddalam suatu organisasi internasional adalah dalam Uni Afrika. Dalam Pasal 4 dari UU konstitutif Uni Afrika meletakkan bawah prinsip-prinsip pembatsan yurisdiksi negara anggotanya sebagai berikut:<sup>27</sup>

1. Damai penyelesaian konflik di antara negara-negara anggota dari Uni melalui sarana yang tepat seperti sebagaimana dapat memutuskan atas oleh Majelis;
2. Hak Union untuk campur tangan dalam Negara Anggota sesuai mengambil keputusan Majelis sehubungan dengan kuburan keadaan, yaitu kejahatan perang, genosida dan kejahatan terhadap kemanusiaan;
3. Hak Negara-negara Anggota untuk meminta intervensi dari Serikat dalam rangka untuk memulihkan perdamaian dan keamanan;

Dari ketiga prinsip tersebut terlihat jelas besarnya kewenangan dari Uni Afrika terhadap negara anggotanya. Bahwa dalam hal penyelesaian konflik secara damai melalui sarana yang telah ditetapkan oleh Majelis. Dan pada prinsip beriktnya disebutkan juga secara jelas bahwa uni Afrika berhak untuk campur tangan terhadap permasalahan kejahatan perang, genosida, dan kejahatan kemanusiaan yang terjadi di wilayah negara anggotanya. Bahkan dalam rangka untuk memulihkan perdamaian dan keamanan Uni Afrika dapat melakukan intervensi atas dasar permintaan negara anggotanya.

#### **4. Sukhoi TNI-AU Cegat Cessna Milik Amerika**

Pesawat Dornier seri 328 dari Maldives Srilanka menuju Singapura telah terlacak radar di Lhokseumawe. TNI AU memerintahkan pesawat itu mendarat di Bandara Sultan Iskandar Muda. Mereka dilarang terbang sebelum memiliki izin melintasi wilayah udara Indonesia.

Masuknya pesawat asing ke wilayah udara Indonesia bukan hanya dilakukan Dornier seri 328 dari Maldives. Sejumlah pesawat asing lainnya juga

---

<sup>27</sup><http://www.akademik.unsri.ac.id/download/journal/files/padresources/2E%20Makalah%20Perjanjian%20Internansional.pdf>, 7 Oktober 2013

pernah melintas kawasan udara Indonesia dan dipaksa turun oleh TNI AU. Berikut 5 catatan pesawat asing yang masuk wilayah Indonesia :<sup>28</sup>

1. TNI AU tahan pesawat asing di Aceh

Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Udara Sultan Iskandar Muda Senin, 21 Mei 2013, berhasil menghalau pesawat asing seri Dornier 328 yang terbang dari Maldives ke Singapura. Pesawat yang mengangkut militer Amerika Serikat tersebut disebut-sebut kehabisan bahan bakar. Mengetahui tidak memiliki izin, pesawat asing yang sudah terlacak di radar sejak memasuki wilayah udara Lhokseumawe tersebut diimbau oleh TNI AU untuk mendarat darurat di Bandara SIM, Blang Bintang, Aceh. Setelah mendarat, diketahui pesawat ini tidak memiliki izin terbang dalam wilayah Indonesia.

2. Sukhoi TNI AU cegat Cessna milik Amerika

Minggu 30 September 2012, pesawat buru sergap TNI AU yang terdiri dari sebuah Sukhoi 27 dan Sukhoi 30 milik Skadron Udara 11 Lanud Hasanudin, berhasil memaksa mendarat Pesawat Cessna 208 milik Amerika Serikat yang melanggar wilayah udara nasional Indonesia. Sebelum dipaksa mendarat, pesawat Cessna sudah dideteksi jaringan radar udara Kohanudnas. Karena pesawat asing tidak tercatat dalam rencana penerbangan Flight Clearance Information System (FCIS), maka dikategorikan sebagai penerbangan gelap (Black Flight).

TNI AU sudah berupaya meminta pesawat mendarat di Makassar, namun pilot pesawat Cessna tidak mematuhi perintah. Setelah diperingatkan beberapa kali masih tetap membandel tidak mau mendarat di Makassar. Maka Flight pesawat buru sergap Sukhoi yang selalu siaga di Lanud Hasanudin Makassar, langsung dikomando untuk melakukan Intercept atau pencegahan. Pesawat asing tersebut dipaksa turun (forced down) di Lanud Balikpapan, Kaltim pada pukul 13.30 WIT. “Pesawat Cessna 208 yang diawaki seorang penerbang berkebangsaan Amerika, seharusnya hanya boleh melintasi wilayah udara Flight Information Region (FIR) Filipina dan Malaysia. Namun dalam kenyataannya, melakukan pelanggaran dengan memotong jalan melintasi wilayah udara FIR Indonesia,” ujar

---

<sup>28</sup>[http://beta.atjehpost.com/gaminong\\_read/2013/05/21/52604/15/5/Aksi-menghalau-pesawat-asing-di-udara-Indonesia](http://beta.atjehpost.com/gaminong_read/2013/05/21/52604/15/5/Aksi-menghalau-pesawat-asing-di-udara-Indonesia), diakses tanggal 7 Oktober 2013

Sekretaris Dinas Penerangan Angkatan Udara (Sesdispenau) Kolonel Sus Muhammad Akbar Linggaprana dalam rilisnya kepada merdeka.com.

### 3. Sukhoi paksa turun pesawat Pakistan

Maret 2011, TNI AU mendeteksi keberadaan pesawat komersial jenis Boeing 737-300 milik Pakistan International Airlines terbang di wilayah udara Indonesia tanpa izin. Pesawat tersebut membawa 13 kru pesawat dan 49 personel militer Pakistan, dengan rute tujuan Dili-Kuala Lumpur Malaysia.

Setelah mendapat titik koordinat lokasi pesawat, TNI AU segera memberikan peringatan kepada pesawat tersebut. Namun peringatan tidak diindahkan, hingga akhirnya TNI AU memerintahkan dua pesawat tempur Sukhoi untuk menjemput dan mendaratkan paksa Pesawat carteran tersebut di Bandara Sultan Hasanuddin, Sulawesi Selatan. Pesawat itu ditahan di Lanud Hasanuddin sampai akhirnya pihak kementerian luar negeri Pakistan berkoordinasi mengurus izin terbang pesawat itu.

### 4. TNI AU usir C17 Globemaster

TNI AU memergoki sebuah pesawat angkut C17 Globemaster berbendera Amerika melanggar batas wilayah udara Indonesia. Pesawat angkut berbadan tambun tersebut tertangkap radar masuk lewat Pekanbaru Riau, dan dinyatakan ilegal karena tidak tercatat dalam rencana penerbangan FCIS. Setelah menempuh jalur diplomasi dengan pihak Amerika, akhirnya TNI AU sepakat untuk menuntun Globemaster keluar dari wilayah udara sampai Morotai Maluku Utara. Pemerintah Indonesia pun telah mengirimkan nota protes terkait insiden teritori tersebut. “Ya memang kadang-kadang ada yang melewati batas, kita kalo menghadapi seperti itu melakukan protes diplomatik dengan maksud bahwa kita menjaga, mengelola wilayah tersebut. Saya minta ambil tindakan secara tegas, proporsional,” kata Panglima TNI Laksamana Agus Suhartono Juli 2011 lalu.

### 5. Sukhoi cegat jet wakil perdana menteri Papua Nugini

November tahun 2011 lalu radar Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) mencium ada pesawat asing melintas di sekitar Balikpapan. Dua pesawat Sukhoi TNI AU segera terbang memburu mangsa mereka. Ternyata sebuah pesawat P2-ANW Dassault Falcon 900EX bercat putih dengan logo merah

terbang tanpa izin. Sukhoi segera memepet pesawat tersebut. Ternyata pesawat ditumpangi Wakil Perdana Menteri Papua Nugini Belden Namah. Pesawat tempur itu menguntit tumpangan VIP tersebut selama 37 menit. Namun akhirnya atas perintah Kohanudnas, pesawat dibiarkan dan tak ditembak jatuh.

Buntutnya, hubungan Indonesia dan Papua Nugini sempat tegang. Perdana Menteri Papua Nugini Peter O'Neil, mengancam mengusir Duta Besar RI Andreas Sitepu dari Port Moresby. Tapi setelah melakukan pembicaraan antar menlu, insiden ini tak terjadi.

#### **D. Kesimpulan dan Saran**

##### **1. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian serta penjelasan pada bab-bab sebelumnya, penulis dapat menarik beberapa kesimpulan yang berkaitan dengan pokok pembahasan serta sekaligus merupakan jawaban pada permasalahan yang penulis buat, yaitu:

- a. Pengaturan yurisdiksi dalam ketentuan hukum internasional terdapat beberapa asas-asas tentang berlakunya undang-undang pidana menurut tempat, yaitu:a) Asas territorial, Asas personalitas (nasional aktif), Asas Perlindungan
- b. Hak dan kewajiban negara di atas wilayah negara asing adalah sebagai berikut
  - 1) Lewat dengan cepat melalui atau di atas selat
  - 2) Menghindarkan diri dari ancaman-ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hokum internasional yang tercantum dalam piagam PBB.
  - 3) Menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau kesulitan.
  - 4) Mematuhi ketentuan lain Bab ini yang relevan.
- c. Yuridiksi wilayah udara negara diterapkan adalah Kedaulatan teritorial suatu Negara berhenti pada batas-batas luar dari laut wilayahnya. Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat diatas laut lepas atau zona-zona dimana Negara-negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat

seperti atas landas kontinen. Atas alasan keamanan, status kebebasan yang berlaku dilaut lepas tidak pula mungkin bersifat absolute

## **2. Saran**

Adapun saran yang dapat penulis kemukakan disini sebagai bahan pertimbangan guna penyempurnaan dikemudian hari adalah:

1. Ketentuan-ketentuan tentang Hak Lintas di wilayah udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia hendaknya juga menghargai prinsip-prinsip hukum udara yang di atur dalam Konvensi Chicago dan ketentuan hukum internasional serta hukum nasional yang mengatur.
2. Harus ada penegasan pembatasan antara pesawat udara dan pesawat angkasa agar tidak terjadi kesalahan paham atas batas-batasnya. Oleh karena itu dibuatlah hukum-hukum mengenai keduanya itu.
3. Adanya revisi terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 khususnya hal-hal yang terkait dengan hak dan kewajiban pesawat udara asing yang melintas di wilayah udara di atas Alur Laut Kepulauan Indonesia.

## RIWAYAT PENULIS



Penulis dilahirkan di kota Medan, Sumatera Utara pada tanggal 2 Januari 1992, merupakan putera ketiga dari (Alm) Imanuel Barus dan Dra.Serihaty Sebayang. Penulis menimba ilmu di SD Santo Anthonius I Medan, melanjutkan ke SMP Santo Thomas 1 Medan dan SMA Negeri 1 Medan. Setelah menyelesaikan pendidikan di Sekolah Menengah Atas, Penulis kemudian melanjutkan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (Stambuk 2009) dan memperoleh gelar Sarjana Hukum pada tahun 2014. Selama mengikuti perkuliahan, Penulis aktif sebagai anggota International Law Student Association.

Email: bilzebul@yahoo.com