

**PENGATURAN PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL  
MENURUT HUKUM INTERNASIONAL YANG  
MELINTASI ANTAR NEGARA**

**JURNAL**

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

Oleh

**SUDIRMAN H. NAINGGOLAN**  
090200385

**DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2014  
ABSTRAK**

## **PENGATURAN PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL YANG MELINTASI ANTAR NEGARA**

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku, untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Di mana penyelenggaraan penerbangan sipil tersebut diatur dalam berbagai konvensi-konvensi internasional

Permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana *open sky policy* sebagai instrumen hukum udara. Bagaimana pengaturan hukum internasional tentang kedaulatan negara atas ruang angkasa di wilayahnya dan Bagaimana pengaturan penerbangan sipil internasional menurut hukum internasional yang melintasi antar Negara. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan.

*Open sky policy* sebagai instrumen hukum udara. *Open Sky Policy* merupakan persetujuan Langit Terbuka yang mengizinkan angkutan udara untuk membuat keputusan dalam perjalanan udara dengan kapasitas, penetapan harga, dan secara penuh menjadikan liberal dalam kondisi-kondisi aktivitas penerbangan. *Open sky policy* (OSP) bisa bilateral dan multilateral. Pengaturan hukum internasional tentang kedaulatan negara atas ruang angkasa di wilayahnya adalah Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional yang berbunyi: *The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory* (setiap Negara yang terikat pada konvensi menjamin kedaulatan ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara penuh dan eksklusif). Pengaturan penerbangan sipil internasional menurut hukum internasional yang melintasi antar Negara adalah Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan adalah batas wilayah Negara (*state territory*)

**Kata Kunci: Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional**

## **ABSTRACT**

### **SETTING THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ACCORDING TO INTERNATIONAL LAW ACROSS THE INTER-STATE**

Civil aviation organization of international and national should refer to the norms of international and national laws that apply, to ensure the safety of passengers, crew aircraft, aircraft or goods transported. Where the implementation of civil aviation are arranged in a variety of international conventions

The problem in this study is How open sky policy as air law instruments. How will the international law on state sovereignty over its territory and space in the international civil aviation settings How international law that crosses between States. This type of research used in this study is a normative legal research. Normative legal research is a research method that refers to the legal norms contained in laws and court decisions.

Open sky policy as air law instruments. Open Sky Policy is an Open Skies agreement which allows air freight to make decisions in air travel capacity, pricing, and fully make liberal in the conditions of flight activity. Open sky policy (OSP) can be bilateral or multilateral. Setting international law on state sovereignty over space in the region is Article 1 of the 1944 Chicago Convention on international civil aviation, which reads: The contracting states recognize that every state complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory (each State bound by the Convention guarantees existing sovereign air space above its territory fully and exclusively). The setting of international civil aviation under international law that crosses between the State is Article 2 of the 1944 Chicago Convention over again explained that for the purposes of the 1944 Chicago Convention is meant State border (state territory)

Keywords: Setting the International Civil Aviation

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dunia ini hampir tidak ada negara yang tidak melibatkan diri dalam usaha memanfaatkan ruang udara melalui penerbangan sipil, baik nasional maupun internasional. Hal ini disebabkan karena kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang telah dicapai, khususnya dibidang penerbangan yang mampu menciptakan berbagai jenis alat penerbangan guna meningkatkan taraf kehidupan manusia.

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku, untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Di mana penyelenggaraan penerbangan sipil tersebut diatur dalam berbagai konvensi-konvensi internasional.

Dalam Konvensi Paris 1919 pada Pasal 1 memberikan suatu negara kedaulatan yang lengkap dan eksklusif di atas wilayahnya (termasuk dengan wilayah perairannya). Dan kedaulatan negara juga mencakup pula terhadap ruang udara yang berada di atas wilayah kedaulatannya. Pengaturan tentang kedaulatan negara di ruang udara di dalam Konvensi Paris 1919 belum mampu menentukan mengenai batas dan ketinggian wilayah udara suatu negara. Namun, yang ditetapkan di dalam konvensi ini adalah mengenai kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udaranya

Adanya dalil Hukum Romawi yang berbunyi, "*Cuius est solom, eius usque ad coelum et ad inferos*" melandasi dibentuknya Konvensi Paris 1919. Dalil itu berarti: "Barangsiapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala sesuatu yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah tersebut".<sup>1</sup>

Berakhirnya Perang Dunia I maka banyak negara-negara semakin mengembangkan teknologi ruang udara, yakni berupa usaha pengembangan

---

<sup>1</sup> Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, Cambridge; Harvard University Press, 1949, hal. 213-214.

teknologi penerbangan jarak jauh yang cepat, serta berusaha mencapai jarak ketinggian yang maksimal di ruang udara.

Pesawat udara yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk kepentingan militer saja, kemudian mulai menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum. Dan pemilikannya bukan lagi sebatas oleh negara saja, melainkan telah pula dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Hal ini terjadi ketika pada tahun 1919 perusahaan penerbangan pertama memulai pengoperasian penerbangan berjadwal (*scheduled*) pertama antara kota London dan Paris. Protokol Paris 1939 adalah kelanjutan dari hasil-hasil Konvensi Paris 1919, dan mengangkat permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi akibat aktifitas-aktifitas yang dilakukan di ruang udara.

Ketentuan dasar yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian dalam Hukum Udara kemudian dimuat dalam perjanjian-perjanjian internasional yang sebelumnya belum disepakati dalam Protokol Paris 1929 ini. Perjanjian-perjanjian internasional itu kemudian mengalami berbagai perkembangan, yang secara kronologis dapat diuraikan sebagai berikut: *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* (sering disebut dengan Konvensi Warsawa 1929).

Pada tahun 1955 konvensi ini telah ditambah dengan *The Hague Protocol*, dan kemudian oleh *Guadalajara Convention* (1961), *Guatemala Protocol* (1971) dan *Montreal Protocol* (1975), sebagai tambahan: *Montreal Protocol* (1966) dan *Malta Agreement* (1976). *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (sering disebut dengan Konvensi Roma (1952), yang menggantikan Konvensi Roma (1933) mengenai pokok masalah yang sama), dan protokol yang ditambahkan kepada Konvensi Roma (1952), yaitu *Montreal Protocol* (1978).

Permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi telah dikenal sejak tahun 1927. Beberapa studi mengenai persoalan itu telah dilakukan, yang pada akhirnya berpuncak dalam Konvensi Roma (1933) dan Protokol Brussels (1938).

Akan tetapi tidak pernah ada usaha yang dapat dikatakan berhasil sepenuhnya, ketentuan-ketentuan Konvensi Roma (1933) juga segera menjadi ketinggalan di belakang perkembangan-perkembangan yang pesat di bidang penerbangan, dan konvensi itu hanya berhasil menarik sejumlah kecil persetujuan bagi ratifikasi oleh beberapa negara saja.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis memilih judul “Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara”

## **B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana *open sky policy* sebagai instrumen hukum udara?
2. Bagaimana pengaturan hukum internasional tentang kedaulatan negara atas ruang angkasa di wilayahnya?
3. Bagaimana pengaturan penerbangan sipil internasional menurut hukum internasional yang melintasi antar negara?

## **C. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan,<sup>2</sup> yang berkaitan dengan Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara.

Penelitian hukum normatif (*Legal Research*) terdiri dari inventarisasi hukum positif, penemuan asas-asas dan dasar falsafah hukum positif, serta penemuan hukum *in concreto*. Penelitian hukum normatif yang dipakai dalam penelitian adalah penemuan hukum *in concreto*. Dalam penelitian ini, norma-

---

<sup>2</sup>Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hal 14.

norma hukum *in abstracto* diperlukan mutlak untuk berfungsi sebagai premisa mayor, sedangkan fakta-fakta yang relevan dalam perkara (*Legal facts*) dipakai sebagai premisa minor. Melalui proses silogisme akan diperoleh sebuah konklusi, yaitu hukum *in concreto*, yang dimaksud.<sup>3</sup>

## 2. Pengumpulan data

Pengumpulan data dilakukan secara studi kepustakaan, maka pembahasan dilakukan berdasarkan data sekunder, berupa:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari: peraturan perundangan nasional maupun terkait penerbangan sipil internasional yang melintasi antar negara.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus (hukum), ensiklopedia.<sup>4</sup>

## 3. Analisis Data

Data dalam penelitian ini dikumpulkan dan diorganisasikan, serta diurutkan dalam suatu pola tertentu sehingga dapat ditemukan dan dirumuskan hal-hal yang sesuai dengan bahasan penelitian. Seluruh data ini dianalisa secara kualitatif, yaitu menginterpretasikan secara kualitas tentang pendapat atau tanggapan responden, kemudian menjelaskannya secara lengkap dan komprehensif mengenai berbagai aspek yang berkaitan dengan pokok persoalan yang ada dalam skripsi ini, serta penarikan kesimpulan dilakukan dengan menggunakan pendekatan deduktif-induktif.

---

<sup>3</sup>Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta:Raja Grafindo Persada, 2006, hal 91-92

<sup>4</sup>Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004, hal. 31-32.

## II. PEMBAHASAN

### A. Batasan Pesawat Udara

Pesawat udara sipil (komersial) dan tidak termasuk pesawat udara negara, baik pesawat udara militer maupun yang lain tercakup dalam pengertian *state aircraft* termasuk Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan internasional sipil.<sup>5</sup> Batasan ini mulai digunakan sejak Konvensi Paris 1919, yang menggambarkan pesawat udara sebagai *a machine which can derive support in the atmosphere from the reactions of the air*. Batasan terakhir ini juga diterima dalam konvensi Chicago 1944 sebelum diadakan modifikasi pada tahun 1967. Batasan pesawat udara (*aircraft*) dalam arti luas mencakup segala macam pesawat seperti pesawat terbang, kapal terbang, helicopter, pesawat terbang layang, balon udara yang bebas dan dapat dikendalikan seperti yang digunakan untuk bidang meteorologi.<sup>6</sup> Bersamaan dengan batasan di atas harus diperhatikan pula pengelompokan pesawat udara dalam Annex 7 ICAO khususnya kelompok *power driven heavier than air aircraft*.<sup>7</sup>

Batasan yang tertera dalam Annex 7 Konvensi Chicago 1944 yang dimodifikasi 1967 harus dilengkapi dengan batasan yang diterima dalam Konvensi Jenewa 1948 Pasal XVI;

*Aircraft shall include the aircraft, engines, propellers, radio apparatus and all other articles intended for use in the aircraft whether installed therein or temporarily separated therefrom.*

Pasal di atas Negara-negara pembuat Konvensi 1948 bermaksud untuk, sesuai dengan tujuan konvensi tersebut, membatasi pengertian pesawat udara yang digunakan untuk angkutan udara sipil atau *civiele luchtverkeer*. Pengertian di atas, mengecualikan balon kabel, balon bebas dan pesawat layang, kapal terbang.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Pasal 3 Konvensi Chicago 1944

<sup>6</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Bandung: Universitas Padjajaran, 1972

<sup>7</sup> John E. Aljan, *Aerodynamic, the science of air in motion* ed.2 London: Gramedia, 1992, hal 118-160

<sup>8</sup> Niderland dengan Besluit 22 Mei 1981, *Menetapkan alat-alat terbang yang tidak termasuk pengertian pesawat udara menurut Luchtvaart Wet 1958*

Helikopter dan juga pesawat udara lain yang tujuan penggunaannya adalah untuk usaha yang bersifat militer, bea cukai dan polisi (Pasal XIII). Maksud dari konvensi Jenewa 1948 adalah untuk mengatur hak-hak yang melekat maupun diletakkan pada pesawat udara yang dipergunakan untuk angkutan udara sipil internasional.

Perlu dicatat bahwa tidak semua ahli Hukum Internasional menerima secara bulat batasan yang tertera dalam Konvensi Jenewa 1948. Seperti Rijks, dalam *Het Verdrag Van Geneve (1952)* berpendapat bahwa batasan di atas sangat dipengaruhi oleh cara ahli hukum Amerika Serikat mendefinisikan suatu pengertian hukum yang lazim berisikan perincian dari unsur-unsur yang harus dimiliki suatu pengertian tertentu. Cara ini dipengaruhi oleh cara berpikir *Casuistisch* dan menurut Rijks cara ini tidak menjawab pertanyaan bagaimana menjelaskan sebaik mungkin dan selengkap mungkin suatu pengertian hukum. Keberatannya adalah bahwa dengan merinci bagian-bagian tertentu dari suatu pesawat udara tetap tidak nampak apa yang sesungguhnya diartikan dengan benda itu sendiri.<sup>9</sup>

## **B. Status Hukum Pesawat Udara**

Status Hukum Pesawat Udara sebagai objek hukum dalam lingkup baik hukum nasional maupun hukum internasional, atau lebih tepat pesawat udara sebagai objek hukum dari hukum nasional yang diakui dalam hukum internasional, perlu diawali dengan mengutip pandangan seorang ahli hukum angkasa ternama yaitu, J.C. Cooper<sup>10</sup> yang berpendapat bahwa pembahasan tentang status hukum suatu pesawat udara, dapat ditinjau dari segi;

1. Status hukum pesawat udara dalam hukum public dan
2. Status hukum pesawat udara dalam hukum perdata.

Menurut J.C. Cooper, hal pertama akan mempermasalahkan hubungan hukum antara suatu pesawat udara dengan suatu negara tertentu, sedangkan hal kedua akan mempermasalahkan hubungan hukum pesawat udara sebagai objek hukum dengan pesawat udara lainnya dan hubungan hukum pesawat udara dengan

---

<sup>9</sup> Rijks, *Het Problem van erkenning van rechtren kan pas optireden nadathet problem van het onstaan dier rechten is opgelasi*. hal 100

<sup>10</sup> J.C. Cooper, *National Status of Aircraft*, JALC, vol 17 No. 3, Tahun 1950, hal 100

subjek hukum/perorangan tertentu status hukum pesawat udara ini, akan bertolak pangkal dari pandangan J.C. Cooper tentang status hukum pesawat udara dalam hukum public<sup>11</sup>. Yang menyangkut aspek pemberian status hukum menurut klasifikasi hukum keperdataan (hukum kebendaan) yang dianut di mayoritas Negara yang selanjutnya akan berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai pesawat udara sebagai objek hukum nasional tertentu, serta pengaturan hukum yang menguasai pesawat tersebut apabila timbul elemen asing dalam hubungan hukum/peristiwa hukum yang menyangkut pesawat udara tersebut

Status hukum pesawat udara dalam hukum public, yang berkaitan dengan pemberian tanda nasionalitas dan tanda registrasi pesawat udara adalah amat penting.<sup>12</sup> Hal ini akan menentukan hukum nasional mana yang menguasai pesawat udara dalam hubungan hukum public, yang diakui pula oleh hukum internasional, serta kewajiban-kewajiban dan hak-hak negara yang berlaku terhadap pesawat udara itu baik dalam lingkup hukum nasional maupun dalam hubungan Negara yang bersangkutan dengan negara-negara lain. Dan persyaratanh-persyaratan yang harus dipenuhi agar suatu pesawat udara dapat memperoleh perlindungan dan pengawasan dari negara yang bersangkutan.

K. Rijks,<sup>13</sup> permasalahan-permasalahan yang menyangkut pendaftaran hak atas suatu pesawat udara, penyerahan hak, penetapan hak jaminan bersifat kebendaan (hipotek), tuntutan-tuntutan yang diistimewakan (*privileges*), serta penyitaan sangat dipengaruhi oleh penetapan status hukum perdata pesawat udara menurut hukum nasional pesawat, yaitu hukum di mana pesawat udara tersebut didaftarkan untuk memperoleh tanda nasionalitas.

P.A. Stein,<sup>14</sup> menyatakan bahwa sebelum Nederland mengeluarkan suatu undang-undang yang mengatur tentang keberadaan (*civielrechtelijke toestand*) pesawat udara, yaitu pembukaan pesawat udara kebangsaan Nederland dalam Register Perdata Nederland, semua pesawat udara tunduk pada aturan-aturan

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> Escalada, *Videla Aeronautical Law*, Sijthoft, 1979. hal 132

<sup>13</sup> Rijks, *Op.Cit.*, hal 59

<sup>14</sup> P.A. Stein, *Zekerheidsrechten, Hypotheek ed. 2 Kluwer*, Deventur, 1972, hal 195-196

hukum B.W. mengenai benda bergerak. Hak-hak jaminan atas pesawat udara hanya dapat diciptakan sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang ditetapkan untuk benda bergerak. Ia menegaskan bahwa pendaftaran dalam register pesawat udara yang bersifat public untuk memperoleh nasionalitas hanya mempunyai arti *administrative rechtelijk* dan tidak *privat rechtelijk*.

Pentingnya status hukum pesawat udara dalam bidang hukum publik dengan pemberian suatu nasionalitas pada pesawat udara tersebut, dan berlakunya satu hukum nasional tertentu bagi suatu pesawat udara terlihat pula dalam hubungan hukum perdata internasional. Dengan memberlakukan hukum dari Negara di mana pesawat udara didaftarkan (*law of the flag*/hukum Bendera Pesawat), maka dalam bidang hukum esktern<sup>15</sup> Berarti diterimanya satu aturan titik pertalian (taut) yang substansial (*a single substantial connection*), oleh karena Hukum Bendera Pesawat merupakan suatu titik pertalian yang paling utama selama jangka hidup yuridis (*juridical life*), pesawat udara yang bersangkutan.<sup>16</sup>

Sudargo Gautama, menyatakan

Penentuan titik-titik pertalian (*connecting factors*) merupakan suatu hal yang penting dalam Hukum Antar Tata Hukum Ekstern, karena titik pertalian yang pertama memberikan petunjuk dalam menghadapi suatu H.A.T.A. H ekstern (Hukum Perdata Internasional. Titik pertalian primer adalah factor-faktor dan keadaan-keadaan yang menciptakan bahwa suatu hubungan menjadi hubungan H.A.T.A.H. Ekstern dan titik pertalian sekunder merupakan titik pertalian yang menentukan hukum mana yang harus diberlakukan atas masalah H.A.T.A.H. Ekstern itu.<sup>17</sup>

Selain itu, dalam hubungannya dengan permasalahan pengakuan internasional pada suatu hak kebendaan yang melekat/dipasang pada suatu pesawat, Konvensi Jenewa 1948 mengatur dalam Pasal 1,<sup>18</sup> bahwa hak-hak kebendaan dan hak-hak sebangun yang diperinci dalam pasal tersebut akan diakui oleh Negara-negara peserta Konvensi

---

<sup>15</sup> Sudargo Gautama, *Hukum Perdata, Internasional Indonesia II, Buku 2*, Jakarta, 1962 hal. 180

<sup>16</sup> Hornig, *The Legal Status of Aircraft*, Martinus, 1956, hal 89

<sup>17</sup> Sudargo Gautama, *Op. Cit*, hal 81

<sup>18</sup> Article 1 ; (1) *the Contracting State Underlate to recognise*

### C. Hukum Indonesia tentang Registrasi dan Nasionalisasi Pesawat Udara

#### 1. Pengaturan Hukum Republik Indonesia.

Tinjauan mengenai perkembangan konsep nasionalitas dalam Hukum Udara Internasional, telah menunjuk pada diterimanya prinsip bahwa suatu pesawat udara harus memiliki nasionalitas dari Negara di mana pesawat udara tersebut didaftarkan Pasal 17 Konvensi Chicago 1944. Juga ditetapkan dalam Konvensi Chicago 1944 Pasal 19 tentang kewajiban Negara anggota untuk mengatur perihal pendaftaran dan pemindahan pendaftaran dari Register (public) Pesawat Udara. Selanjutnya Konvensi Chicago 1944 beserta Annexes-nya juga memuat ketentuan-ketentuan yang luas mengenai kewenangan negara pendaftar pesawat udara (*State of Registration*) untuk melakukan *effective control* atas pesawat udara serta udara pengoperasian pesawat udara serta usaha pengoperasian pesawat udara yang melakat pada pesawat udara terdaftar cukup luas,<sup>19</sup>Negara-negara anggota Konvensi Chicago 1944 yang dewasa ini berjumlah 157 negara, telah menetapkan ketentuan-ketentuan pelaksanaan dari pokok-pokok yang diatur dalam Konvensi Chicago di atas, baik dalam bentuk undang-undang maupun peraturan nasional lainnya.

Perundang-undangan nasional Indonesia yang berjudul Undang-Undang No. 83 tahun 1958 tentang Penerbangan, memuat dalam bab III Pasal 2, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11, dan Pasal 12 Ketentuan-ketentuan sebagai berikut:<sup>20</sup>

- a. Kewajiban bagi pesawat udara sipil yang digunakan di dalam dan diatas wilayah Republik Indonesia untuk memiliki tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran Pasal 9 ayat (1)
- b. Disediakan suatu buku daftar pesawat udara (*register of civil Aircraft*), Dirjen Perhubungan Udara untuk keperluan pendaftaran pesawat udara sipil tersebut, Pasal 10 juncto Pasal 1.1.0.0 butir (a) CASR)
- c. Pendaftaran untuk pesawat udara militer selanjutnya diatur oleh Menteri Pertahanan secara terpisah dan harus diusahakan agar tanda-tanda pesawat udara sipil tidak mudah dianggap sebagai pesawat udara militer Pasal 9 ayat (2), Pasal 10 ayat (2), (3) ;
- d. Pesawat udara yang sudah didaftarkan dalam Buku daftar pesawat udara akan memperoleh kebangsaan Indonesia Pasal 11 ayat (1). Undang-

---

<sup>19</sup>Lester Michael M., *Aircraft Interchange*, Air Law, Vol IV, No. 1, 1979.

<sup>20</sup>Mieke Kantaatmadja, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, 1984, hal

Undang ini juga memberikan pengakuan pada tanda pendaftaran yang diperoleh suatu pesawat udara di luar negeri Pasal 1 ayat (2)

- e. Pesawat udara milik bangsa asing tidak dapat didaftarkan lagi di Indonesia Pasal 12 ayat (1) yang berarti bahwa Indonesia tidak mengakui pendaftaran ganda atau dwinasionalitas/kebangsaan.

Peraturan-peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, yang dikenal dengan peristilahan *Civil Aviation Safety (CASR) part I tentang Registration and Marking of Aircraft*, dimuat ketentuan-ketentuan pelaksanaan undang-undang No. 83 Tahun 1958 bab III di atas, Section 1.1.0 (b) memuat ketentuan tentang tanda-tanda pendaftaran dan ditetapkan bahwa permohonan untuk pendaftaran harus ditujukan kepada direktur dalam bentuk dan menurut cara yang ditetapkan oleh direktur Jenderal Perhubungan Udara.

2. Beberapa permasalahan berkaitan dengan Persyaratan-persyaratan Pemilikan Pesawat Udara Indonesia.

Permasalahan utama yang dapat ditarik dari persyaratan pemilikan yang dimuat dalam Undang-undang Penerbangan 1958 di atas adalah, mengapa persyaratan hak milik pesawat udara (*aircraft ownership*) oleh pihak pemilik Indonesia menghambat perolehan dan pengalihan hak pemilikan pesawat udara Indonesia? Konsep kepemilikan pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang Penerbangan dan CASR di atas berisi persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi pihak pemilik, yaitu harus warga Negara Indonesia atau berupa Badan Hukum yang didirikan dan memperoleh kebangsaan Indonesia dan seterusnya. Pesawat tersebut harus dimiliki oleh orang atau orang-orang yang memenuhi kualifikasi sebagai pemilik itu. Kaitan yang kuat antara konsep pemilikan pesawat udara dan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi oleh pihak pemilik, baik sebagai warga negara maupun Badan Hukum nasional c.q. perusahaan penerbangan nasional, sebetulnya tidak diatur dalam Konvensi Chicago 1944.

#### **D. Pengaturan Penerbangan Sipil**

1. Kedaulatan di Udara

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 every 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.

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<sup>21</sup>

## 2. 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

---

<sup>21</sup> K. Martono, *Op. Cit.*, hal. 18.

nasional dalam penggunaan fasilitas bandar udara dan navigasi penerbangan, sedangkan daerah terlarang (*prohibited area*) berlaku terhadap pesawat udara nasional, pesawat udara asing baik berjadwal maupun tidak berjadwal<sup>22</sup>

### 3. Angkutan Udara Internasional

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 (*cripple*) 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.<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup>

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

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, hal 20

<sup>23</sup> *Ibid.*, hal 21

<sup>24</sup> *Ibid.*, hal 22

dilakukan ke negara anggota lainnya, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu. Izin demikian biasanya diatur dalam perjanjian angkutan udara internasional timbale balik.

#### 4. Operasi Penerbangan

Sebagaimana disebutkan di atas, sepanjang menyangkut keselamatan 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, tipes, 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.<sup>25</sup>

#### 5. 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 (*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

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, hal 24

penerbangan yang biasanya digunakan, tetapi pesawat udara tersebut diperintahkan terbang melalui jalur penerbangan yang sangat jauh sehingga memakan biaya operasi yang sangat besar.

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.<sup>26</sup>

#### 6. 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.<sup>27</sup>

#### 7. *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.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, hal 25

<sup>27</sup> *Ibid.*, hal 26

<sup>28</sup> Pasal 13 Konvensi Chicago 1944.

Setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional, khususnya harus bebas dari wabah penyakit kolera, tipus, cacar air, penyakit kuning, dan flu burung.<sup>29</sup>

#### 8. 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*).<sup>30</sup> Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara menggunakan prinsip pendaftaran tunggal. Tidak ada pesawat udara secara resmi diakui mempunyai pendaftaran ganda (*dual registration*),<sup>31</sup>

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 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

---

<sup>29</sup>Pasal 14 Konvensi Chicago 1944.

<sup>30</sup> Pasal 20 Konvensi Chicago 1944

<sup>31</sup> Pasal 18 Konvensi Chicago 1944

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.<sup>32</sup>

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 nasional maupun hukum internasional.<sup>33</sup>

#### 9. Pencarian dan Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara, negara tempat kecelakaan pesawat udara terjadi mempunyai kewajiban untuk mengambil langkah-langkah tertentu untuk memberi pertolongan pesawat udara yang menghadapi bahaya atau mengalami kecelakaan. Negara tempat pesawat udara menghadapi bahaya wajib mengizinkan pemilik pesawat udara atau pejabat negara tempat pesawat udara didaftarkan untuk memberi bantuan atau langkah-langkah yang mungkin diperlukan oleh pesawat udara yang menghadapi bahaya. Dalam hal pesawat udara hilang, perlu ada kerja sama dalam pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang menghadapi bahaya. Pelaksanaan pencarian dan pertolongan tersebut diatur lebih lanjut dalam Annex 12 Konvensi Chicago 1944.

#### 10. Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara

Investigasi kecelakaan pesawat udara diatur dalam Pasal 26 Konvensi Chicago 1944, dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah negara

---

<sup>32</sup> *Ibid.*, hal 29

<sup>33</sup> *Ibid.*, hal 30

anggota Organisasi Penerbangan Sipil internasional, negara tersebut mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi penyebab kecelakaan pesawat udara. Sepanjang hukum nasional mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Berdasarkan ketentuan tersebut berarti kedudukan hukum nasional lebih tinggi dibandingkan dengan kedudukan hukum internasional negara tempat pesawat udara didaftarkan (negara pendaftar) diberi kesempatan untuk mengirim perwakilan resmi guna menyaksikan proses investigasi kecelakaan pesawat udara. Hal ini diperlukan karena sebagian besar catatan mengenai dokumentasi pesawat udara yang bersangkutan ada di negara tempat pesawat udara didaftarkan. Sebagai implementasi ketentuan pasal tersebut telah dikeluarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 tentang *Aircraft Accident Investigation* sebagai panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.

#### 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*).<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, hal 32

## 12. 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*).

## 13. Sertifikasi Pesawat Udara dan Awak Pesawat Udara

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 oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.<sup>35</sup>

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.<sup>36</sup>

### III. KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. *Open sky policy* sebagai instrumen hukum udara. *Open Sky Policy* merupakan persetujuan Langit Terbuka yang mengizinkan angkutan udara untuk membuat keputusan dalam perjalanan udara dengan kapasitas, penetapan harga, dan secara penuh menjadikan liberal dalam kondisi-kondisi aktivitas penerbangan. *Open sky policy* (OSP) bisa bilateral dan multilateral. OSP menyebabkan bertambahnya permintaan untuk jasa penerbangan internasional dan menciptakan bisnis untuk perusahaan pengangkutan udara
2. Pengaturan hukum internasional tentang kedaulatan negara atas ruang angkasa di wilayahnya adalah Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional yang berbunyi: *The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory* (setiap Negara yang terikat pada konvensi menjamin kedaulatan ruang udara yang ada di atas wilayahnya secara penuh dan eksklusif).
3. Pengaturan penerbangan sipil internasional menurut hukum internasional yang melintasi antar Negara adalah 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

---

<sup>35</sup> Pasal 33 Konvensi Chicago 1944

<sup>36</sup> Pasal 40 Konvensi Chicago 1944.

kembali Pasal Konvensi Paris 1919 yang berbunyi “*The high contracting States recognize that every 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.

## **B. Saran**

1. Pesawat udara sebagai inti (nucleus) seluruh kegiatan penerbangan dan objek utama hukum udara, disarankan untuk dirumuskan kembali dengan tegas dalam Hukum Indonesia sesuai dengan batasan Konvensi Chicago 1944 dan konvensi Paris
2. Perlu ditetapkan persyaratan-persyaratan tentang pencoretan pendaftaran pesawat udara dan hak-hak jaminan kebendaan atas pesawat udara yang melintasi batas wilayah suatu negara.
3. Diharapkan dengan adanya pengaturan mengenai penerbangan sipil melalui konvensi Chicago 1944 harus terus diperbaharui isi dari instrumennya untuk disesuaikan dengan perkembangan sosial masyarakat dengan kata lain sinergitas antara pihak eksekutif, legislatif dan kondisi sosial yang tengah terjadi lebih ditingkatkan



Penulis dilahirkan di Kisaran, Sumatera Utara pada tanggal 11 Oktober 1990, merupakan putera keempat dari T.Nainggolan dan K.Gultom. Penulis menimba ilmu di SDN No. 013858 Kisaran, melanjutkan ke SMP Negeri 2 Kisaran. Setelah menyelesaikan pendidikan di SMA Negeri 2 Kisaran, 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: [dirman\\_golan@yahoo.com](mailto:dirman_golan@yahoo.com)