

## TELAAH PERWUJUDAN KEDAULATAN NEGARA ATAS WILAYAH UDARA DALAM PERSPEKTIF HUKUM

Oleh :

**Saharuddin Daming**

**Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Ibn Khaldun Bogor**

### Abstrak

Wilayah udara setiap negara berdaulat merupakan satu kesatuan dengan wilayah daratan dan lautan yang harus dihormati oleh Negara lain. Namun pesatnya kemajuan kedirgantaraan dewasa ini sebagai respon atas makin kompleks lalu lintas udara, maka wilayah udara yang menjadi yurisdiksi Negara berdaulat sering sekali terabaikan oleh regulasi penerbangan internasional maupun dominasi teknologi kedirgantaraan negara-negara maju yang tak mampu dihalau oleh Negara berdaulat lainnya.

Kata Kunci : *Kedaulatan, Hukum, Udara.*

### I. PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Ruang wilayah negara meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara. Sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, Pasal 1 disebutkan bahwa "every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory." Pasal 5 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyebutkan negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia.

Ruang udara mempunyai arti yang sangat penting bagi suatu negara, salah satunya dilihat dari aspek integritas wilayah dan keamanan nasional, yang harus di dayagunakan sebaik-baiknya. Sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara, ruang udara mempunyai fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat berharga termasuk didalamnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan.

Bila kita membahas wilayah daratan, maka sudah jelas sekali kawasan daratan di bumi ini sampai dengan batasnya yang

sampai di mana letaknya. Demikian pula bila kita membicarakan tentang wilayah perairan, maka sangat jelas pula dan sampai di mana batas wilayah perairan yang ada di permukaan bumi ini.

Perwujudan kedaulatan Negara atas wilayah udara, tidaklah sama dengan pelaksanaan kedaulatan Negara atas matra fdarat dan laut. Sebab bila kita coba menelusuri wilayah udara, maka sampai dengan saat ini tidak seorang pun yang dapat menjelaskan sampai di mana wilayah udara itu letak garis batas akhirnya. Sejauh ini, ilmu pengetahuan yang dikuasai umat manusia, bila membicarakan tentang wilayah udara, maka masih belum diketahui sampai di mana limit dari kolom udara berada. Itulah sebabnya hingga sekarang ini, secara internasional negara-negara di permukaan bumi masih belum sepakat dalam menentukan sampai dimana gerangan wilayah udara kedaulatan sebuah negara akan berlaku.

Tentu saja negara besar atau negara adi kuasa yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi tinggi terlihat enggan untuk segera menentukan batas wilayah udara kedaulatan dari negara-negara di dunia. Salah satu sebabnya adalah bahwa hal tersebut pasti akan mempengaruhi ruang gerak eksplorasi ke ruang angkasa yang memang tengah mereka lakukan, walau tetap dengan slogan "bagi urusan perdamaian dunia".

Contoh yang mudah dapat di pahami tentang hal ini adalah Teori Cooper's yang

menyebutkan bahwa: ".....*That the territory of every state extends upwards as far into space as it is physically and scientifically possible for any one state to control the region of space directly above it*"

Sementara itu, pada sidang sub komisi hukum UNCOPUOS (United Nations Committee on Peaceful Uses of Outer Space) tahun 2016 yang berlangsung di Wina, Austria, mayoritas negara anggota, termasuk Republik Indonesia, telah mengajukan usul, bahwa kedaulatan negara di udara dapat dibatasi hingga atau sampai ketinggian 110 km atau lebih kurang 360.000 kaki (feet). Ketinggian ini sudah sejak lama mencoba untuk mengacu kepada kemampuan mencapai maksimum ketinggian dari teknologi pesawat terbang yang menggunakan mesin pendorong.

Realitas ini mengundang persoalan pelik bagi setiap Negara berdaulat seperti Indonesia dengan wilayah udara yang sangat luas berbasis pada wilayah teritorial di darat dan di laut. Menurut Prof. DR. Priyatna Abdurrasyid (1972), wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari satu pertiga daratan, dua pertiga perairan dan tiga pertiga adalah udara. Dengan komposisi seperti ini, maka perhatian kepada wilayah udara sebagai sebuah wilayah kedaulatan negara sudah sewajarnya patut memperoleh prioritas yang proporsional.

Pada sisi lain, wilayah udara kedaulatan sebuah negara, dalam tinjauan "*national security*" dan juga sekaligus dalam konteks ekonomi atau "*national prosperity*" terlihat jelas dalam perjalanan sejarah dunia. Serangan fatal oleh armada udara Jepang terhadap kedudukan basis militer Amerika Serikat di Pearl Harbor adalah terjadi sebagai akibat terbaikannya oleh pihak militer Amerika Serikat dalam menjaga keamanan negara di wilayah udara kedaulatannya yang dengan mudah di tembus oleh Jepang.

Dalam buku "*The Future of War*", serangan tersebut dikatakan sebagai "*The origin of American Military Failure*". Demikian pula dengan apa yang terjadi dengan pemboman Hiroshima dan Nagasaki oleh Amerika Serikat yang kemudian menghentikan perang dunia kedua, adalah

sebagai akibat dari ketidakmampuan Jepang menjaga dengan baik wilayah udara kedaulatan negerinya. Walau tidak datang dari luar negaranya sendiri, kelalaian dalam menjaga keamanan wilayah udara kedaulatan Amerika Serikat, peristiwa 911 yang memakan demikian banyak korban nyawa telah menjadi "mile-stone" dari sebuah pemikiran tentang betapa pentingnya wilayah udara kedaulatan sebuah negara harus senantiasa terjaga keamanannya.

Contoh paling mutakhir dari betapa penting arti dari wilayah udara kedaulatan sebuah negara adalah saat baru-baru ini Kerajaan Arab Saudi melarang semua pesawat-pesawat terbang Qatar untuk melewati wilayah udara Arab Saudi. Qatar Air serta merta menghadapi ancaman kebangkrutan yang tiba-tiba, sebagai akibat menjadi tidak memiliki lagi kemampuan untuk menyelenggarakan penerbangan sipil komersial yang dapat bersaing dengan maskapai penerbangan lainnya.

Tidak hanya faktor *security*, ternyata wilayah udara sangat besar berpengaruh dalam hal nilai ekonomi yang dapat diperoleh karena fungsinya sebagai sarana infrastruktur "*air transportation*" atau sistem angkutan udara domestik dan internasional. Jalur logistik nasional Qatar terancam dengan ditutupnya wilayah udara Arab Saudi bagi penerbangan pesawat-pesawat terbang Qatar

David Ben Gurion, pendiri negara Israel bahkan mengutarakan dengan tegas bahwa *high standard of living, reach culture, spiritual, economic and political independence are impossible without full of aerial control*.

Salah satu tantangan perwujudan kedaulatan negara atas wilayah udara dewasa ini adalah pelebagaan FIR (Flight Information Region) pada negara tertentu yang berimplikasi pada tergerusnya karakteristik kedaulatan udara negara lain, Hal ini tercermin dari FIR yang melekat pada kontrol penerbangan udara Singapura, menimbulkan keresahan bagi Negara berdaulat sekawasan termasuk Indonesia. Bagi Indonesia, persoalan FIR Singapura adalah sekadar contoh dari bagaimana penguasaan wilayah udara kedaulatan

menjadi masalah besar dalam konteks pertahanan negara. Meskipun FIR Singapura tidak ada hubungannya dengan kedaulatan negara, demikian banyak pernyataan dari berbagai pihak.

Tidak ada yang salah dengan pernyataan itu, akan tetapi sebagai isu pertahanan negara maka FIR Singapura menjadi sebuah topik yang sangat penting untuk dibahas dengan kepala dingin serta pemahaman sebagai sebuah negara yang bermartabat. FIR Singapura terletak pada kawasan perbatasan kritis, sebuah kawasan yang rawan untuk dapat terjadinya perang yang berawal dari sebuah "sengketa perbatasan". Sebuah kawasan yang bernilai strategis dalam pola jalur logistik internasional yang sangat menentukan faktor kesejahteraan sekaligus keamanan banyak negara di Pasifik.

Sebuah kawasan yang menjadi tempat berlatih Angkatan Perang sebuah negara untuk dapat "familiar" menguasai wilayah kritis tersebut, sebagai antisipasi menghadapi konflik antar-negara. Apa jadinya, bila wilayah kedaulatan dengan nilai strategis yang amat rawan itu diserahkan kepada negara lain untuk mengelolanya. Pesawat-pesawat terbang militer kita harus meminta izin terlebih dulu untuk dapat berlatih di daerah wilayah kedaulatannya sendiri, dan pada saat yang bersamaan, negara yang memperoleh pendelegasian wewenang dapat dengan mudah dan bebas mengatur latihan-latihan di daerah kritikal itu yang sebagian besar adalah wilayah kedaulatan kita.

Tak hanya itu saja, ternyata pada kolom udara, di situ mereka dengan bebas (tanpa persetujuan sang negara pemilik wilayah udara) dapat dan sudah menentukan sendiri "*danger-area*" bagi penerbangan internasional. Itu sebabnya, maka kita harus dapat dengan segera dan sekuat tenaga meningkatkan kemampuan dalam mengatur lalu lintas udara internasional di daerah wilayah kedaulatan kita sendiri. Sasarannya adalah, tidak hanya urusan *security* dalam aspek pertahanan dan keamanan negara, akan tetapi juga dalam aspek perolehan keuntungan finansial dari penyelenggaraan jasa pelayanan informasi dan navigasi

penerbangan komersial di wilayah tersebut yang dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat banyak.

Lebih jauh dari itu maka kawasan dari wilayah udara kedaulatan Indonesia yang selama ini berada dibawah otoritas negara lain, harus menjadi wilayah udara yang otoritas penerbangannya berada di bawah otoritas kita sendiri. Tidak diketahui ke mana perginya "hasil" pemanfaatan wilayah udara kedaulatan RI yang memiliki potensi besar sebagai SDA infrastruktur penerbangan jalur internasional. Hal ini sangat dan amat berkaitan langsung dengan *national dignity*, martabat kita sebagai bangsa.

Instruksi Presiden tentang pengambil alihan FIR Singapura, (yang memang sangat janggal dan sudah berlangsung lama itu) sudah dikeluarkan pada tahun 2016 lalu yang isinya sudah sangat jelas. Yang dinanti sekarang ini adalah penyusunan sebuah "*action-plan*" yang masuk akal untuk dapat dikerjakan bersama-sama. Dikerjakan untuk mengembalikan harkat sebagai sebuah bangsa yang besar dan memiliki harga diri. (Chappy Hakim, 2017)

Mencermati nilai strategis dari wilayah udara nasional sebagai bagian dari wilayah kedaulatan negara yang sangat mempengaruhi sistem pertahanan keamanan negara dan juga nilai ekonominya, maka sudah selayaknya pengelolaan dilakukan dengan sangat hati-hati. Isu tentang wilayah udara, dalam hal penanganannya tidak bisa diserahkan begitu saja kepada salah satu institusi pemerintahan. Permasalahan yang dihadapi akan menjadi urusan Kementerian Perhubungan dalam aspek transportasi.

Pada sisi lainnya, urusan yang berkaitan dengan hubungan diplomatik akan menjadi urusannya Kementerian Luar Negeri. Demikian pula kaitannya dengan penggunaan wilayah di daratan maupun perairan dalam dukungan infrastruktur penerbangan akan menjadi domainnya Kementerian Dalam Negeri. Masalah rawan di kolom udara wilayah teritorial yang langsung berhadapan pada sistem pertahanan keamanan negara, hanya dapat di kelola oleh Kementerian Pertahanan, Mabes TNI dan Angkatan Udara.

Permasalahan tentang teknologi dan industri dipastikan menjadi wilayah lembaga pendidikan tinggi serta instansi Penelitian dan Pembangunan. Singkat kata, pengelolaan wilayah udara kedaulatan sangat memerlukan kebijakan dan implementasi yang lintas sektoral sifatnya. Pada konteks berhadapan dengan tantangan yang seperti inilah, maka dirasa perlu atau sangat dibutuhkan sebuah institusi yang dapat berperan sebagai koordinator dalam pengelolaan wilayah udara kedaulatan secara terpadu.

Pada waktu yang silam, kita pernah memiliki badan yang bernama DEPANRI (Dewan Penerbangan dan Antariksa Nasional RI). Pembentukan institusi sejenis, dipastikan akan sangat memudahkan penyelesaian masalah FIR Singapura dan pengelolaan wilayah udara kedaulatan kita pada umumnya. Sebuah pekerjaan besar, yang sangat melekat pada kehormatan Indonesia sebagai sebuah bangsa kiranya tidaklah dapat dikesampingkan begitu saja. Tidak dapat diatasi hanya dengan menyelenggarakan work-shop, diskusi ataupun sebuah seminar internasional belaka.

Mike Klepper dalam salah satu tulisannya mengatakan bahwa: "*It is the right of every sovereign nation to determine who can and who cannot legally enter within its borders.*" (Chappy Hakim, 2017).

Sayangnya karena sebagai negara berdaulat, Indonesia ternyata belum mencantumkan wilayah udaranya dalam konstitusi yang berlaku yaitu UUD 1945 sebagai wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Walaupun sudah mengalami amandemen sebanyak 4 kali, tetap saja UUD 1945 belum juga mencantumkan dengan jelas dan tegas bahwa wilayah udara di atas teritori negara Indonesia sebagai wilayah kedaulatannya. (Prof [em] Dr E Saefullah Wiradipradja, SH, LLM).

Pada tataran yang seperti inilah, selain konsolidasi ke dalam, sangat diperlukan pula untuk tetap mengikuti apa yang tengah terjadi pada perkembangan teknologi aviasi di tingkat global. Dengan melihat bidang Aviasi yang sangat "inter-nation" sifatnya,

maka sebuah pola yang tidak dapat diabaikan begitu saja adalah tentang pemahaman dari Hukum Kedirgantaraan Global atau International Air and Space Law.

## II. KONSEPSI YURIDIS TENTANG WILAYAH UDARA

### 1. Pengertian Wilayah Udara dan Ruang Lingkupnya

Wilayah udara adalah udara yang berada diwilayah permukaan bumi di atas wilayah darat dan laut. Hukum udara itu sendiri dapat dipahami sebagai serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial dan semua hubungan hukum, publik ataupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional (Syahmin et al., 2012: 4-5).

Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan yang tertinggi dalam batas wilayah negara itu sendiri, baik wilayah darat, laut maupun udara. Dalam sejarah pernah ada perdebatan yang cukup seru apakah suatu negara memiliki kedaulatan diwilayah udara atau tidak. Perdebatan tersebut telah terjawab dengan berbagai teori dan bahkan sudah diatur dalam hukum positif internasional, bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif pada ruang udara di atasnya. Namun demikian kedaulatan tersebut dibatasi oleh hak-hak negara lain untuk melintas diwilayah ruang udara sebagaimana telah diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan perjanjian-perjanjian lain.

Menurut Konvensi Montevideo Tahun 1933, persyaratan negara berdaulat adalah *a permanent populations; a defined territory; a government and capacity to enter into relation with other States*. 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. Ketiga unsur

dimaksud dalam ketatanegaraan berkedudukan sebagai syarat konstitutif yang berarti bersifat absolute, karena jika salah satu unsur itu tidak terpenuhi, maka Negara dianggap tidak pernah ada. Berdasarkan hal tersebut, maka tampak ketiga unsur tersebut sudah dipenuhi oleh negara –negara yang ada sekarang ini.

Unsur wilayah disini tidak terbatas pada wilayah daratan saja, melainkan juga termasuk dalam wilayah laut dan udara. Ada negara di dunia yang tidak memiliki wilayah laut, namun tidak satupun negara yang tidak memiliki ruang udara. Timbul pertanyaan, bagaimanakah justifikasi doktrinal yuridis bagi suatu Negara untuk berdaulat atas wilayah udara ?

Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum, ejus est usque ad caelum*, artinya: barang siapa yang memiliki sebidang tanah, dengan demikian juga memiliki segala –galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah.

Menurut doktrin tersebut, apabila suatu negara memiliki tanah, maka dengan sendirinya negara itu akan memiliki ruang udara di atasnya. Doktrin tersebut merupakan konsep yang bersifat umum tentang kedaulatan Negara atas wilayah udara. Selain itu masih ada doktrin lain yang bersifat khusus sebagai ketentuan pengecualian yaitu wilayah udara sebagai unsur *res communis*. Kata *rescommunis* sendiri tertuang dalam kalimat *corpus juris civitis*.

Justifikasi yuridis mengenai kedaulatan negara atas wilayah udara , sekitar tahun 1913 muncul dua teori, yaitu *The Air Freedom Theory* dan *The Air Sovereignty Theory*. Teori pertama menyatakan, bahwa udara karena sifat yang dimilikinya, merupakan wilayah tak bertuan/bebas dari kedaulatan negara manapun. Karena wilayah udara dianggap sebagai wilayah alam semesta yang bebas (*by its nature is free*). Teori pertama ini dapat dikelompokkan menjadi:

- Kebebasan ruang udara tanpa batas

- Kedaulatan ruang udara yang dilekati beberapa hak khusus negara kolong, dan
- Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah teritorial di daerah dimana hak hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan.

Sedangkan teori kedua merupakan kebalikan dari teori pertama, yang menyatakan, bahwa udara itu tidak bebas, sehingga negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. Teori kedua ini dapat dikelompokkan menjadi :

- Negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap satu ketinggian tertentu di ruang udara;
- Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai bagi navigasi pesawat –pesawat udara asing, dan;
- Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.

Dalam teori kedua ini tampak sudah ada pembatasan negara atas wilayah udara, yaitu adanya hak lintas damai (*innocent passage*) bagi pesawat udara asing. Dengan demikian apabila ada pesawat udara asing yang terbang di ruang udara suatu negara, maka memiliki akibat yang berbeda, sesuai dengan teori mana yang dianutnya, apakah teori udara bebas atau teori udara tidak bebas.(Priyatna Abdurasyid, 2007)

## 2. Sejarah Perkembangan Hukum Udara

Dalam perkembangannya hukum udara memiliki beberapa fase, yaitu: (1) sebelum tahun 1910; (2) sesudah tahun 1910. Pengaturan ruang udara dan antariksa merupakan aturan yang relatif baru dibandingkan pengaturan internasional lainnya seperti hukum laut yang sudah ada sejak berabad-abad sebelumnya. Sehingga hukum udara dan antariksa didasarkan pada ketentuan Konvensional dan hukum kebiasaan yang mempunyai peran tambahan dalam pembentukan hukum udara dan antariksa.

Perkembangan hukum udara diawali pada Konferensi Internasional Hukum Udara yang pertama diselenggarakan pada tahun 1910 setelah sejumlah balon udara milik Jerman melintasi wilayah

udara di atas negara Perancis, yang mana hal ini dianggap oleh pihak Perancis sebagai suatu ancaman terhadap keamanannya.

Sembilan tahun setelah Konferensi pertama tersebut dibentuklah Konvensi Paris 1919 yang berlandaskan adagium Romawi (*cujus est solum, ejus usque ad coelum at ad inferos*) yang berarti bahwa negara melaksanakan hak-haknya sampai pada suatu ketinggian dimana ia masih memiliki kontrol efektif terhadap ruang udaranya. Tujuan utama perjanjian itu adalah untuk menegaskan kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya dan untuk membentuk ketentuan-ketentuan bagi pengguna ruang udara.

a. Sebelum tahun 1910

Perkembangan baru Maxim, menurutnya hukum udara adalah hanya sebatas/ terbatas pada ruang udara dengan ketinggian tertentu, selebihnya adalah bebas. Sebelum tahun 1910, prinsip tersebut digunakan untuk suatu negara, bahwa negara memiliki ruang atau udara di atas wilayahnya tanpa batas. Akan tetapi, permasalahannya adalah tidak jelasnya penentuan batas tersebut.

b. Setelah tahun 1910

Konvensi Paris 1919

Ketika Perang Dunia I berakhir, negara-negara dihadapkan pada dua kenyataan yang saling bertentangan. Disatu sisi, pengalaman selama perang membuktikan konsep bahwa kedaulatan negara atas ruang udara nasionalnya perlu ditegaskan kembali atas dasar pertimbangan pertahanan dan keamanaan udara nasional. Di sisi lain, negara-negara menjadi sadar, alat transportasi baru yang menggunakan media udara, pada dasarnya berwatak internasional.

Berlainan dengan alat transportasi permukaan bumi, darat dan laut, pesawat memiliki karakteristik menerobos batas-batas geografis negara. Bila satu pesawat menghubungkan dua kota dari dua negara yang berbeda, maka yang dikenal adalah titik dimana pesawat itu berangkat

dan titik dimana pesawat itu berhenti. Perbatasan geografis dari negara tersebut seolah-olah tidak berarti lagi, sebab dalam penerbangannya pesawat hanya mengenal dua titik di atas. Timbullah keyakinan pada negara, nilai guna pesawat terbang akan maksimal apabila digunakan sesuai dengan karakteristiknya yang internasional. Membatasi penggunaan pesawat terbang dalam batas-batas geografis negara berarti membatasi potensinya yang hakiki.

Keyakinan dan niat negara untuk menggunakan pesawat sebagai alat transportasi internasional itulah yang mendorong mereka untuk segera menggunakan prinsip dan kaidah bersama untuk dijadikan landasan beroperasinya angkutan udara internasional.

Dicapainya pengertian dasar tersebut sebagai berikut:

Demi keselamatan penerbangan perlu diterapkan standarisasi internasional yang berkaitan dengan prosedur teknis penerbangan (navigasi) udara. Seraya menegaskan prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara-negara atas ruang udara di atas wilayah nasional mereka, diusahakan agar dicapai derajat kebebasan tertentu guna memungkinkan dilangsungkannya jaringan penerbangan sipil internasional yang aman, sehat, dan ekonomis.

Dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 menyatakan "Negara--negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang terdapat diatas wilayahnya". Konvensi Chicago 1944 menghambil secara integral prinsip yang terdapat dalam Konvensi Paris 1919. Kedua konvensi tersebut dengan sengaja menjelaskan bahwa wilayah negara juga terdiri dari laut wilayahnya yang berdekatan.

Hal ini juga dinyatakan dalam pasal 2 Konvensi Jenewa mengenai laut wilayah dan oleh pasal 2 ayat 2 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 sebagaimana telah disinggung didepan. Ketentuan-ketentuan yang berlaku tentang navigasi udara, termasuk udara diatas laut wilayah,

sama sekali berbeda dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur pelayaran maritim. Terutama tidak ada norma-norma hukum kebiasaan yang memperbolehkan secara bebas lintas terbang di atas wilayah negara, yang disamakan dengan prinsip hak lintas damai (right of passage innocent) dalam perairan nasional suatu negara. Satu-satunya pengecualian adalah mengenai lintas udara diselat-selat internasional tertentu dan alur laut kepulauan. Sebagai akibatnya, kecuali kalau ada kesepakatan konvensional lain, suatu negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat asing terbang di atas wilayahnya dan tiap-tiap penerbangan yang tidak diizinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial negara yang berada dibawahnya hal ini sering terjadi di atas wilayah udara Indonesia bagian timur oleh pesawat-udara asing terutama setelah bagian kedua tahun 1999.

Jadi Menurut kedua konvensi ini setiap negara diakui memiliki kedaulatan terhadap ruang udaranya atau terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Konvensi Paris ini tidak berlaku karena beberapa negara kuat tidak meratifikasinya dan jumlah negara yang meratifikasi tidak memenuhi syarat. Akan tetapi, konvensi inilah yang merupakan cikal bakal hukum udara.

Prinsip-Prinsip Konvensi Chicago 1944

Ada 4 prinsip yaitu:

- Airspace sovereignty (prinsip kedaulatan di ruang udara)
- Nationality of Aircraft (prinsip Kebangsaan dari setiap pesawat udara)
- Condition to fulfill with Respect to Aircraft or by the Operators (prinsip adanya persyaratan yang harus dipenuhi baik oleh pesawat udara ataupun oleh aopratornya)
- International Cooperation and Facilitation (Prinsip kerjasama dan penyediaan fasilitas internasional)

The Chicago Convention on International Civil Aviation 1944, merupakan lanjutan dari konvensi Paris 1919, konvensi Chicago

merupakan:Perjanjian yang menetapkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban diantara negara-negara peserta.Konstitusi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Hasil Konvensi Chicago ini adalah:

- The Interim Agreement on International Civil Aviation/ Persetujuan sementara atas penerbangan sipil internasional
- The Main Chicago Convention on International Civil Aviation/ berlakunya agreement ini menyebabkan agreement 1 tidak berlaku lagi.
- The International Air Service Transit/ 2 freedom agreement. Persetujuan internasional tentang pelayanan transit udara dan persetujuan ini disebut dengan Two Freedom Agreement, karena di dalamnya ada dua kebebasan, yaitu:
  - Transit yang berarti lewat dan tidak turun
  - Transit yang berarti turun tetapi bukan tujuan tertentu, tetapi hanya tujuan untuk mengisi bahan bakar dan membersihkan pesawat (for technical purposes)

Dalam pasal 1 ayat 1 International Air Transportation Agreement 1944 dinyatakan/ 5 Freedom agreement “Each contracting State grants to the other contracting State the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

1. The privilege to fly across its territory without landing/ transit
2. The privilege to land for non traffic purposes/ Technical purposes
3. The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on territory of the state whose nationality the aircraft possesses/ hanya menurunkan penumpang dan kargo.
4. The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for territory of the state whose nationality the aircraft possesses/ hanya menaikkan penumpang dan kargo.
5. The privilege to take on passengers, mail and cargo detined for the territory

of any other contracting state and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory/ menaikkan dan menurunkan penumpang. (Matte, N.M. 1981)

Ketentuan pasal 1 ayat 1 dari International Air Transport Agreement tersebut dikenal juga sebagai The Five Freedom Agreement. Selain itu dalam Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 diatur tentang Non Scheduled Flight dan Scheduled Flight. Dengan demikian akan timbul beberapa masalah antara teori - teori yang ada dengan ketentuan - ketentuan mengenai penerbangan pesawat udara, khususnya pesawat udara asing.

Permasalahan yang dapat timbul antara lain, bagaimanakah kaitan antara kedaulatan suatu negara atas ruang udara di atasnya dengan kebebasan melintas yang dimiliki pesawat asing sesuai dengan perjanjian -perjanjian yang mengaturnya, bagaimana pula kaitannya dengan ketentuan mengenai Non Scheduled Flight dan Scheduled Flight dan bagaimanakah pengaturan mengenai masalah hak lintas dalam hukum udara ?

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek sangat penting dalam pengaturan hukum yang dibuat oleh negara-negara. Demikianlah, untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, negara-negara sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral atau regional dibidang kerjasama pengawasan ataupun keamanan. Sebagai contoh kerjasama ini adalah Konvensi 13 Desember 1960 di mana sejumlah negara Eropa menyerahkan penanganan masalah-masalah ini kepada Organisasi Eropa untuk Keamanan Navigasi Udara (Eurocontrol) yang direvisi pada tahun 1981.

Di samping itu, dalam lalu lintas udara internasional sering pula terjadi pelanggaran kedaulatan udara suatu negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer. Dalam hal ini negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap pesawat asing tersebut dan

diminta untuk mendarat. Sepanjang 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-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar dan harus berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protokol Montreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal 3 Konvensi Chicago dan diterima pada tanggal 10 Mei 1984.

Secara historis Protokol Montreal 1984 disepakati oleh masyarakat dunia untuk mencegah terulangnya kasus penembakan Korean Air Penerbangan 007 sebuah pesawat Boeing 747 yang terbang dengan rute New York City Amerika Serikat, menuju Seoul Korea Selatan, ditembak jatuh oleh pesawat Uni Soviet karena pesawat tersebut terbang di atas pangkalan militer Uni Soviet dan kemudian jatuh di Laut Okhatsk Uni Soviet, pada 1 September 1983. Kecelakaan ini menewaskan seluruh penumpang yang berjumlah 269 orang (termasuk seorang anggota Kongres Amerika Serikat). Hingga kini merupakan kecelakaan pesawat terbesar dalam sejarah Korea Selatan. Kecelakaan ini merupakan salah satu momen Perang Dingin yang paling panas. Sampai hari ini, masih banyak pandangan-pandangan dan teori-teori alternatif yang berbeda dan bahkan saling bertentangan mengenai kecelakaan tersebut. Beberapa detail kecelakaan tersebut akhirnya terungkap setelah transkrip penerbangan tersebut dirilis, ditambah lagi dengan dirilisnya rekaman kotak hitam oleh Federasi Rusia, setelah Uni Soviet bubar.

Pesawat Korean Air Penerbangan 007 sedang dalam perjalanan dari New York City ke Seoul. Pesawat tidak melewati jalurnya setelah mengontak Traffic Control Alaska. Ini diakibatkan kru lupa menyetel autopilot ke mode yang benar (mode INS), melainkan tetap di mode lain

(HEADING). Skenario lainnya adalah kru sudah memasang mode INS namun pesawat tetap keluar jalur karena penyimpangan jalur sudah melebihi batasan pada komputer pesawat. Setelah menyadari melalui jalur yang salah, kru pesawat mencoba mengembalikan jalur pesawat ke jalur yang benar. Saat menyadari berada di jalur yang salah, pesawat ini berada di atas pangkalan militer Uni Soviet. Radar Uni Soviet menunjukkan bahwa Korean Air 007 adalah pesawat mata-mata.

Uni Soviet lalu mengirim beberapa pesawat Sukhoi Su-15. Persenjataan pesawat Sukhoi Su-15 tersebut salah satunya adalah rudal anti baja. Sedangkan objek yang ditembak memiliki bahan dari aluminium. Akibatnya, api kuning menyala di bagian belakang pesawat itu. Kemudian, pesawat itu tidak seimbang dan pesawat itu terbelah menjadi dua bagian.

Sebelum jatuh, pesawat ini sempat mengontak ke Tokyo Control Tower. Pesawat lalu jatuh ke Laut Okhotsk 12 menit kemudian. Peristiwa ini menewaskan 240 penumpang dan 29 awak. Menurut ATC, Korean Air 007 tak seharusnya melewati pangkalan Soviet. Seharusnya pesawat ini melewati jalur Samudera Pasifik dan Jepang. Hal ini kemudian meningkatkan sentimen anti-Soviet dan anti-komunis secara umum di Amerika Serikat. Uni Soviet mengklaim bahwa Amerika sengaja menguji kesiapan pertahanan Uni Soviet atau bahkan memprovokasi perang.

Namun 4 tahun kemudian yaitu tahun 1988, Amerika Serikat melanggar ketentuan dalam protocol montreal. Iran Air Penerbangan 655 (IR 655) sebuah penerbangan terjadwal oleh Iran Air dari Tehran menuju Dubai, via Bandar Abbas, ditembak jatuh di Teluk Persia oleh misil Amerika Serikat yang bernama The American missile cruiser yang ditembakkan dari kapal penjelajah USS Vincennes. Kapal perang AS tersebut salah mengidentifikasi pesawat tersebut sebagai pesawat tempur F-14 Tomcat Iran (F-14 Tomcat hanya dioperasikan 2

negara, yaitu AS dan Iran). Insiden ini sampai sekarang terus menjadi masalah bagi hubungan Iran dan Amerika Serikat, yang sudah rusak pasca Revolusi Islam Iran 1979. Pemerintah Iran hingga sekarang mengklaim USS Vincennes sengaja menembak jatuh pesawat tersebut.

Militer Amerika dikawal penjelajah USS Vincennes mengira Airbus A300B-203 itu adalah pesawat jet tempur Iran yang mendekat kapal perang mereka, sehingga harus ditembak jatuh di Teluk Persia. Menurut The History Channel, bahwa Penembakan itu terjadi saat Iran dan Irak akan mengakhiri perang selama delapan tahun.

Rudal itu ditembakkan dari kapal perang AS, USS Vincennes, yang tengah beroperasi di Teluk Persia. Pejabat AS beralasan bahwa pesawat itu terbang berada di luar jalur penerbangan komersil. Selain itu, menurut klaim dari AS, pesawat tersebut terbang hanya di ketinggian 7.800 kaki dan mendekat ke USS Vincennes sehingga dianggap sebagai ancaman yang harus ditembak. Belakangan, AS akhirnya menyadari bahwa benda terbang itu adalah pesawat sipil dan sebenarnya terbang di ketinggian 12.000 kaki serta tidak dalam keadaan menulik.

Angkatan Laut AS beralasan insiden itu terjadi karena para awak kapal perang itu sedang mengalami tekanan jiwa saat baru pertama kali bertugas di medan perang. Pada 1996, AS bersedia membayar kompensasi sebesar US\$62 juta kepada keluarga para korban salah tembak itu. Namun, Iran sudah terlanjur marah. Mereka menilai penembakan itu sebagai "pembunuhan barbar."

Kecelakaan tersebut menewaskan seluruh penumpang dan awaknya yang berjumlah 290 orang (termasuk 38 warga negara asing asal Uni Emirat Arab, India, Pakistan, Italia, dan Yugoslavia, serta 66 anak-anak) dan merupakan kecelakaan terbesar sepanjang sejarah penerbangan dunia pada tahun 1988. Peristiwa ini juga merupakan kecelakaan pesawat dengan jumlah korban terbesar yang melibatkan

Airbus A300. Sampai kini, Iran Air masih tetap menggunakan nomor penerbangan IR655 untuk penerbangan Teheran-Dubai sebagai memorial terhadap penumpang yang tewas dalam kecelakaan.

Amerika Serikat tidak pernah secara resmi meminta maaf atas serangan tersebut. Bahkan presiden Ronald Reagan membela aksi marinirnya yang menembak jatuh pesawat Iran Airlines itu, membebaskan kapal perang AS untuk beroperasi dan justru menyalahkan Iran-Air-Flight-655.

Komentar dilontarkan Ronald atas tragedi tersebut justru menambah keruh dunia penerbangan “Ketika pesawat gagal mengindahkan peringatan berulang dari marinir kami, Vincennes mengikuti perintah dan telah sesuai dengan prosedur umum, menembak pesawat untuk melindungi diri terhadap kemungkinan serangan,” katanya pada saat itu.

Yang membuat konyol adalah, bagaimana pesawat komersil akan menyerang dan bagaimana pesawat komersil membawa rudal atau rocket sementara didalam pesawat penuh dengan penumpang. Penelitian terkait kejadian ini mengungkapkan fakta bahwa Iran Airline dengan nomor Penerbangan 655 sedang terbang menaiki ketinggian dari iran menuju Dubai dan transmisi identifier sipil yang akurat menunjukkan itu adalah penerbangan terjadwal biasa dan telah terjadwal jauh hari sebelumnya. Sama sekali tidak ada pesawat perang Iran yang terbang saat itu.

Delapan tahun kemudian, Amerika Serikat membayar \$132 juta sebagai bentuk kompensasi kepada para korban dan untuk menggantikan pesawat Iran Airlines yang tertembak tersebut Airbus A-300, meski begitu pemerintah Amerika Serikat mengakui tidak ada kewajiban untuk membayarnya.

Dalam versi lain disebutkan bahwa Amerika Serikat pasca insiden tersebut menyatakan penyesalan atas insiden tersebut, namun belum pernah menyatakan bertanggung jawab secara resmi, membayar ganti rugi maupun meminta maaf secara resmi kepada Iran

hingga hari ini. Akibat kejadian ini, hampir seluruh dunia mengutuk langkah yang diambil Amerika Serikat dan makin menambah kebencian negara Islam terhadap Amerika Serikat.(Frans L.F; 1987)

### III. KLASIFIKASI KEDAULATAN NEGARA ATAS WILAYAH UDARA

#### 1. Hak Lintas (Overfly Rights)

Sebelum menguraikan mengenai hak lintas, maka terlebih dahulu akan diuraikan tentang pengertian lintas itu sendiri. Pengertian lintas sebenarnya sudah dikenal dalam Hukum Laut, dimana dalam pasal 18 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut 1982, disebutkan: Lintas berarti navigasi melalui laut territorial untuk keperluan : melintasi laut tanpa melintasi perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh ditengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan. Sedangkan pengertian lintas dalam Hukum Udara, yaitu suatu pengertian yang ada dalam dunia penerbangan, baik oleh pesawat udara sipil, maupun pesawat udara negara.

Jadi pengertian lintas disini ialah suatu pengertian umum yang dialami dalam dunia penerbangan dan apabila hal ini dipersoalkan, akan memiliki hubungan yang erat dengan masalah kedaulatan negara di ruang udara. Oleh karena itu, dalam membahas masalah lintas, kita tidak dapat lepas dari masalah kedaulatan negara diruang udara, sebab akan dilihat nanti ialah

apakah setiap alat penerbangan dapat dengan bebas melintasi wilayah udara negara asing, ataukah ada pembatasan tertentu.

Pengertian hak lintas dalam Hukum Udara dapat ditemukan dalam pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan tidak berjadwal (*non scheduled flight*) dan penerbangan berjadwal (*scheduled flight*), serta dalam *International Air Service Transit Agreement* dan *International Air Transport Agreement* tanggal 7 Desember 1944.

Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 antara lain menyatakan:

Semua pesawat terbang negara peserta yang bukan penerbangan berjadwal (*non scheduled flight*) mempunyai hak untuk melewati wilayah udara negara peserta lainnya (*in transit nonstop across*) dan untuk turun bukan dengan maksud mengadakan angkutan (*non traffic*) dengan suatu notifikasi.

Selanjutnya Pasal 5 ayat 2 mengatakan, bahwa:

Apabila pesawat terbang tersebut membawa penumpang, barang pos atau muatan yang dipungut bayaran selain dari penerbangan berjadwal mempunyai hak untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat atau pembatasan-pembatasan yang ditentukan oleh negara setempat.

Pada penerbangan yang tidak berjadwal, seperti yang diatur dalam pasal 5 tersebut, terdapat dua kategori yaitu:

- a. Hak untuk lewat dan hak untuk turun bukan untuk *traffic*, misalnya untuk keperluan teknis dan pengisian bahan bakar.
- b. Hak untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi harus mentaati peraturan-peraturan, syarat-syarat dan pembatasan-pembatasan yang ditentukan.

Menurut Nicolas Matte, pasal 5 ini diilhami oleh semangat liberal. Ia mengatakan “Article 5 is inspired by relatively liberal spirit and is the basis for more liberal regulatory regime for non scheduled services and flight.”

Pasal 5 ini sebenarnya merupakan pembatasan dari kedaulatan suatu negara diruang udara di atasnya, seperti yang disebutkan dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan bahwa : setiap negara mempunyai kedaulatan lengkap dan eksklusif diruang udara di atasnya

Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 menentukan, bahwa:

*No scheduled international airservice may be operated over or into the territory of a contracting state, except with the special permission or other authorization of that state, and in accordance with the terms of such permission or authorization.*

Adapun yang dimaksud *air service* menurut pasal 96 (a) Konvensi Chicago 1944 adalah: *Any scheduled airservice performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.*

Pasal 6 tersebut pada prinsipnya adalah bahwa pesawat asing yang melakukan penerbangan haruslah meminta ijin terlebih dahulu kepada negara kolong atau negara dimana tempat ia terbang. Hal ini dapat dipahami, bahwa apabila ada penerbangan yang berjadwal tentu memungkinkan terjadinya persaingan dengan penerbangan nasional. Untuk mencegah hal yang demikian diperlukan adanya persetujuan lebih dulu. selain itu, penerbangan berjadwal juga diatur dalam *International Air Service Transit Agreement* dan *International Air Transport Agreement* tanggal 7 Desember 1944.

Ketentuan yang termuat dalam pasal 6 ini adalah sebagai kegagalan Konvensi Chicago menemukan *a formula for the multilateral exchange of the traffic rights. Sehingga article 6 is therefore in essence a character for to*

*day`s existing bilatelalism in regulation of scheduled services*

## 2. Ketentuan -Ketentuan Lain yang Berhubungan dengan Hak Lintas

Apabila kita perhatikan Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944, maka akan nampak perbedaan perbedaan yakni, Pasal 5 menunjukan pada semua pesawat terbang, termasuk pesawat terbang negara maupun swasta. Sedangkan pasal 6 menunjuk pada penerbangan berjadwal untuk pengangkutan umum (penumpang, pos dan barang). Pasal 5 memberikan hak tertentu kepada semua pesawat terbang (overfly dan transit) tidak untuk maksud melakukan traffic. Juga hak terbatas untuk mengambil dan menurunkan penumpang dan sebagainya, akan tetapi bukan penerbangan berjadwal dengan aturan dan syarat - syarat tertentu. Sedangkan pasal 6 bukan merupakan hak tetapi harus dengan ijin khusus, yaitu adanya perjanjian.

Dalam hubungannya dengan pasal 6 (penerbangan berjadwal), negara -negara peserta konvensi setuju untuk mengadakan perjanjian terpisah yang merupakan pertukaran kebebasan penerbangan udara berjadwal secara multilateral, yakni International Air Services Transit Agreement atau dikenal juga dengan sebutan Two Freedom Agreement dan International Air Transport Agreement atau disebut juga dengan Five Freedom Agreement. yang masing -masing dibahas dalam bagian tersendiri. Sebelumnya perlu ada pembedaan kriteria antara penerbangan berjadwal (non scheduled flight) dan penerbangan berjadwal (scheduled flight).

Menurut Dewan ICAO, kriteria atau ukuran yang dipakai untuk membedakan penerbangan tidak berjadwal dan penerbangan berjadwal adalah:

*A scheduled international air service is a series of flight that prossesses all the following characteristics :*

- *it passes through the airspace over the territory of more that one state*

- *it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public*
- *it is operated, so as to serve traffic between the same two or more point, either according to a published time table, or with flight so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series. (Verplaetse, J.G, 1960)*

Ketentuan atau batasan dari ICAO tersebut diatas adalah untuk penerbangan berjadwal, sehingga apabila salah satu ukuran atau batasan diatas tidak dipenuhi, maka penerbangan itu menjadi penerbangan tidak berjadwal.

Ketentuan dalam International Air Services Transit Ageement 1944

Pada prinsipnya dalam International Air Services Transit Agreement 1944 ini diatur bahwa masing -masing negara peserta memberikan kepada negara peserta lian berupa kebebasan udara yang berhubungan dengan penerbangan berjadwal, yaitu sebagai berikut:

- Hak istimewa (privilege) untuk terbang lewat dinegara peserta yang satu ke negara peserta yang lain.
- Hak istimewa untuk mendarat tapi bukan untuk mengadakan lalulintas (non traffic purposes), artinya tidak boleh mengambil atau menurunkan penumpang, benda pos atau barang, melainkan hanya keperluan teknis. Hak-hak tersebut tidak berlaku untuk tujuan militer kecuali dalam keadaan perang. Dengan demikian two freedom agreement tersebut merupakan transit right, yaitu :
- Hak untuk terbang melalui wilayah negara pemberi (nonstop over), dan
- Hak untuk mengadakan pendaratan (one more stops) diwilayah negara lain, tapi bukan untuk maksud traffic.

Ketentuan Dalam International Air Transport Agreement. Intinya International Air Transport Agreement ini mengatur, bahwa masing -masing negara pesrta memberikan kepada negara

lain kebebasan -kebebasan udara yang berhubungan dengan:

- Hak istimewa untuk terbang melintasi suatu wilayah tanpa mendarat
- Hak untuk mendarat tanpa maksud untuk melakukan traffic.
- Hak untuk menurunkan penumpang, pos dan barang muatan yang berasal dari negara asal pesawat (flag state)
- Hak untuk mengambil penumpang, pos dan barang muatan dengan tujuan negara kebangsaan pesawat.
- Hak untuk terbang ke negara pemberi hak (grantor) dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang, pos dan barang muatan untuk tujuan negara ketiga atau yang datang dari negara ketiga.
- Hak untuk terbang kewilayah negara grantor dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang, pos dan barang muatan dengan tujuan ke negara carrier (pengangkut), dari negara ketiga yang berasal different service (airline lain) atau dari negara carrier (pengangkut) kenegara ketiga.
- Hak dari carrier (pengangkut) untuk beroperasi semata -mata diluar wilayah bendera untuk terbang ke negara grantor dengan maksud menurunkan atau mengambil penumpang dan sebagainya yang datang dari atau tujuan ke negara ketiga, dan
- Hak untuk melakukan angkutan udara (traffic) di dalam wilayah suatu negara (cabotage).

Ketentuan -ketentuan tersebut dewasa ini disebut sebagai Eight Freedoms Agreement yang termuat dalam International Air Transport Agreement 1944. Ruang udara (air space) merupakan wilayah kedaulatan dan ruang antariksa (outer space) merupakan kawasan kepentingan internasional dalam satu kesatuan yang disebut dimensi ruang dirgantara yang berada di atas permukaan bumi meninggi dan meluas tanpa batas. Ruang dirgantara memiliki kekhususan karena mengandung berbagai sumber daya alam yang tidak ditemukan di ruang daratan

dan perairan. Dengan kemajuan teknologi, dimensi ruang udara salah komplemen, substitusi, alternatif atau pilihan dalam pemenuhan kebutuhan hidup manusia baik masa kini maupun masa mendatang. Hal terpenting dan mendasar adalah potensi yang dimiliki ruang udara di atas wilayah Indonesia dapat mewartakan kepentingan nasional dalam menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, keselamatan, dan kehormatan bangsa serta kesejahteraan rakyat. Hal tersebut sesuai dengan Konvensi Chicago Tahun 1944, bahwa Indonesia memiliki kedaulatan atas ruang udara di atas wilayahnya secara eksklusif dan bersifat lengkap. Sehubungan itu, Indonesia berhak dan berwenang mengelola ruang udara bagi kepentingan nasionalnya.

Ruang lingkup pengelolaan ruang udara nasional, ruang udara di atas: a. daratan; b. perairan Indonesia; c. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI); Ruang udara di atas Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) adalah ruang udara diluar dan berbatasan dengan laut teritorial Indonesia sebagaimana ditetapkan ber-dasarkan undang-undang yang berlaku tentang Perairan Indonesia dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut yang diukur dari garis pangkal laut teritorial Indonesia.

Yang dimaksud lingkungan adalah bahwa ruang udara merupakan bagian dari lingkungan hidup sebagai ruang atau wadah bagi keberlangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lainnya, yang sifat dan elemen-elemen di dalamnya sangat berbeda dengan ruang daratan dan perairan. Elemen-elemen dan benda-benda alam merupakan elemen utama yang membentuk keseimbangan alam, sehingga manusia dapat memanfaatkan ruang udara untuk kepentingan sosial dan ekonomi. Sifat khas tersebut sangat dimungkinkan berdampak terhadap kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya yang berada di daratan dan perairan, karena ruang udara bersifat dinamis yang senantiasa

berubah. Perubahan tersebut dapat disebabkan oleh proses alamiah yang secara internal berlangsung sesuai dengan kondisi alam secara global dan sederhana seperti merosotnya daya dukung ruang udara yang diakibatkan oleh kegiatan dan/atau usaha yang dilakukan di ruang udara baik tidak langsung seperti timbulnya perubahan atau rusaknya struktur lapisan atmosfer maupun akibat langsung yang ditimbulkan akibat dari kegiatan dan/atau usaha di ruang udara.

Selanjutnya dalam Konvensi Tokyo 1963 telah sepakat adanya unifikasi yuridiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara dalam negara pendaftar pesawat udara. Unifikasi ini sangat penting 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*). Kemudian ada juga Prinsip Mengenai Tanggung Jawab. Dalam Hukum Udara terdapat beberapa sistem dan prinsip mengenai tanggung jawab, yaitu sistem warsawa, system Roma dan system Guatemala. 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 system 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. Sama halnya dengan dunia internasional, di Indonesia juga terdapat prinsip hukum udara Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek penting dalam pengaturan-pengaturan hukum yang di buat oleh negara-negara. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya didalamnya adalah masalah yuridiksi.

#### IV. JUSTIFIKASI YURIDIS KEDAULATAN NKRI ATAS WILAYAH UDARA

Berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia, beberapa peraturan yang mengatur tentang penerbangan dan yang berhubungan diantaranya adalah:

- Undang Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
- Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan
- Undang-undang Penerbangan yang disahkan pada tanggal 17 Desember 2008
- Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan wilayah kepulauan dengan perbandingan 2: 3 antara daratan dan

perairan dimana kapal dan pesawat udara asing mempunyai hak lintas untuk melintasi alur laut yang telah ditetapkan.

Hal ini sangat berpotensi terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara asing karena terbukanya ruang udara diatas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Untuk itu diperlukan adanya Undang-Undang negara untuk mengantisipasinya baik ruang udara di wilayah ruang udara Indonesia secara keseluruhan maupun ruang udara diatas ALKI; a. Kedaulatan negara di ruang udara, wilayah kedaulatan, zona tambahan, ZEE dan landas kontinen; 1) Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pada Bab III Kedaulatan Atas Wilayah Udara pada: a) Pasal 4 menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia. Penjelasan: Sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah dirgantara Indonesia sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia.

Pasal 5 menyatakan bahwa dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan dan ekonomi nasional. Penjelasan: Wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan bagi sebesar –

besar kepentingan rakyat, bangsa dan Negara;

Pasal 6 menyatakan bahwa:

(1) Untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara serta keselamatan penerbangan, Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang. Penjelasan: Kewenangan menetapkan kawasan udara terlarang merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka pertahanan keamanan negara dan keselamatan penerbangan. Kawasan udara terlarang dalam ketentuan ini mengandung dua pengertian yaitu:

(a) Kawasan udara terlarang yang larangannya bersifat tetap (prohibited area) karena pertimbangan pertahanan dan keamanan negara serta keselamatan penerbangan.

(b) Kawasan udara terlarang yang larangannya bersifat terbatas (restricted area) karena pertimbangan pertahanan keamanan dan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum misalnya pembatasan ketinggian terbang, pembatasan waktu operasi dan lain lain.

(2) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang dan terhadap pesawat udara yang melanggar larangan dimaksud dapat dipaksa untuk mendarat di pangkalan udara atau Bandar udara di dalam wilayah Republik Indonesia. Penjelasan: Penegakan hukum terhadap ketentuan ini dilakukan dengan menggunakan pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia oleh instansi yang bertanggungjawab di bidang pertahanan dan keamanan.

Pasal 7 menyatakan:

(1) fungsi ruang udara sebagai wilayah kedaulatan, batas ketinggian ruang udara nasional sampai 110 (seratus sepuluh) kilometer dari permukaan laut di atas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Penetapan batas ruang udara nasional sampai ketinggian

- 110 (seratus sepuluh) kilometer dari permukaan laut didasarkan pada sifat fisik ruang udara dan antariksa. Penetapan batas ruang udara nasional merupakan wujud dari pelaksanaan Pasal 25A Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
- (2) Fungsi ruang udara sebagai lingkungan, merupakan ruang atau wadah bagi keberlangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lainnya;
  - (3) Fungsi ruang udara untuk kepentingan sosial dan ekonomi, pemanfaatannya ditujukan untuk kemakmuran rakyat serta pertahanan negara. Fungsi ruang udara untuk kepentingan sosial dan ekonomi, antara lain untuk:
    - a. penerbangan sebagai media penerbangan, alur atau pelintasan penerbangan, dan media telekomunikasi berkenaan penerbangan;
    - b. telekomunikasi sebagai media jaringan telekomunikasi, sarana telekomunikasi, dan jalur dan jaringan telekomunikasi;
    - c. frekuensi sebagai media jaringan frekuensi;
    - d. kenavigasian sebagai media kenavigasian untuk sarana bantu navigasi, telekomunikasi pelayaran, hidrologi, alur atau pelintasan, pemandu keselamatan pelayaran;
    - e. sumber energi listrik dan sebagai media untuk jaringan listrik;
    - f. industri sebagai bahan baku utama dan/atau penolong industri;
    - g. pengembangan ilmu pengetahuan sebagai sarana dan prasarana laboratorium ruang udara;
    - h. pendidikan sebagai media untuk menunjang sarana dan prasarana dalam pelaksanaan proses belajar jarak jauh;
    - i. pemetaan sebagai media untuk kegiatan pemetaan tentang kondisi daratan dan perairan;
    - j. perekaman udara sebagai media untuk kegiatan perekaman untuk mendapatkan data dan informasi keadaan ruang udara nasional, daratan, dan perairan;
    - k. survei sebagai media untuk melakukan survei dari udara berkenaan dengan kegiatan penelitian yang dilakukan di udara;
    - l. penginderaan jauh sebagai media untuk penginderaan jauh tentang keadaan geologi, geodesi, topografi pertanian, kehutanan, dan perikanan laut;
    - m. bangunan dan bangunan gedung, sebagai media untuk berdirinya bangunan jembatan, bangunan gedung, menara, dan sejenisnya;
    - n. pemantauan dan/atau perubahan cuaca, sebagai media untuk melakukan pemantauan dan/atau perubahan cuaca tentang keadaan cuaca dan/atau perkembangannya;
    - o. olahraga udara sebagai media untuk melakukan kegiatan olahraga udara;
    - p. wisata udara sebagai media untuk kegiatan wisata udara;
    - q. periklanan.
  - (4) Ketentuan mengenai penetapan kawasan udara terlarang dan tindakan pemaksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.
- Kedaulatan negara ruang udara di atas ALKI Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan :
- Pasal 4 menyatakan bahwa:
- Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
  - Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau

terbang dekat ke pantai kurang dari 10 % (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.

- Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.
- Kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.
- Semua kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal force majeure atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah
- Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.

Pasal 8 menyatakan bahwa:

- a) Pesawat udara sipil asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus :
  - (1) menaati peraturan udara yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional

mengenai keselamatan penerbangan;

- (2) setiap waktu memonitor frekuensi radio yang ditunjuk oleh otorita pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau frekuensi radio darurat internasional yang sesuai.
- b) Pesawat udara negara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus:
- (1) menghormati peraturan udara mengenai keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a;
  - (2) memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf (a) dalam menegakkan kedaulatan dan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara nasional, TNI Angkatan Udara mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk melakukannya.

Untuk penerapan tugas dan tanggung jawab tersebut Komando Pertahanan Udara Nasional (KOHANUDNAS) bertindak sebagai pelaksana operasi pertahanan udara aktif dan operasi pertahanan udara pasif. Sesuai dengan Pasal 10 UU No 34 Tentang Tentara Nasional Indonesia yaitu:

- a. Melaksanakan tugas TNI matra udara dibidang pertahanan
- b. Menegakkan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi
- c. Melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra udara
- d. Melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Undang-undang Penerbangan yang disahkan pada tanggal 17 Desember 2008 sangat menjanjikan terhadap pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena undang-undang tersebut secara komprehensif mengatur pengadaan pesawat udara sebagaimana diatur dalam konvensi Cape Town 2001. Berlakunya undang-undang tersebut makakedaulatan secara extra-teritorial atas wilayah udara

Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan yang lebih dipertegas. Persoalan utama yang diatur dalam UU dimaksud mencakup: Produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaik-udaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan di dalam pesawat udara, asuransi pesawat udara, independensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan umum yang sering disebut badan pelayan umum (BLU).

Pengadaan pesawat udara sebagaimana diatur di dalam Konvensi Cape Town 2001, berbagai jenis angkutan udara baik niaga maupun bukan niaga dalam negeri maupun luar negeri, kepemilikan modal harus single majority, tetap berada pada warga negara Indonesia. Syarat pengoperasian setiap perusahaan penerbangan menurut UU tersebut, minimum mempunyai 10 (sepuluh) pesawat udara, 5 lima dimiliki dan 5 dikuasai (leasing). Hal lain yang menjadi konsen pengaturan dalam UU tersebut sebagai manifestasi dari pelaksanaan kedaulatan Negara atas wilayah udara meliputi : komponen tarif yang dihitung berdasarkan tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tambahan, pelayanan bagi penyandang disabilitas, pengangkutan barang-barang berbahaya (dangerous goods), ekspedisi dan keagenan, tanggung jawab pengangkut, konsep tanggung jawab pengangkut, asuransi tanggung jawab pengangkut, tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga (third parties liability), tatanan kebandarudaraan baik lokasi maupun persyaratannya, obstacles, perubahan iklim yang menimbulkan panas bumi, sumber daya manusia baik di bidang operasi penerbangan, teknisi bandar udara maupun navigasi penerbangan, fasilitas navigasi penerbangan, otoritas bandar udara, pelayanan bandar udara, keamanan penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan (single air service provider), penegakan hukum, penerapan sanksi administratif yang selama ini tidak diatur, budaya keselamatan penerbangan, penanggulangan tindakan melawan hukum dan berbagai ketentuan baru guna mendukung keselamatan transportasi udara nasional maupun internasional.

## V. PENUTUP

### 1. Kesimpulan

Setelah membahas secara lengkap hal ihwal perwujudan kedaulatan Negara dalam wilayah udara tersebut di atas, maka tibalah penulis pada kesimpulan sebagai berikut :

- a. Prinsip-prinsip hukum udara internasional terkandung ataupun tertuang dalam Konvensi Hukum Udara Internasional dari waktu ke waktu berkembang. Konvensi-konvensi tersebut muncul dari konferensi Internasional yang dilakukan negara-negara didunia yang menganggap perlu adanya aturan-aturan yang mengatur tentang ruang udara (*space*).
- b. Prinsip-prinsip hukum udara internasional adalah 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
- c. Penyelenggaraan kedaulatan Negara dalam wilayah, harus tetap memperhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya.
- d. 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.

## 2. Rekomendasi

- a. Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek penting dalam pengaturan hukum yang dibuat oleh suatu negara. Karena itu setiap negara berdaulat, perlu mengembangkan dan membangun sistem regulasi yang efektif dalam pengawasan keamanan lalu lintas udara masing masing Negara berdaulat
- b. Aspek penting yang perlu ditegakkan dan diadopsi menjadi hukum nasional adalah prinsip-prinsip yang terkandung dalam hukum udara internasional maupun hukum udara nasional. Prinsip-prinsip tersebut menjadi acuan negara-negara dalam mempertahankan kedaulatan maupun yuridiksi negaranya.
- c. Prinsip-prinsip yang terkandung dalam hukum udara nasional maupun hukum udara internasional sangat penting untuk di patuhi ataupun ditaati negara-negara lain.
- d. Sudah saatnya regulasi tentang FIR dilakukan revisi dengan mengadopsi unsur-unsur kepentingan kedaulatan negara meski tetap menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Chappy Hakim, Kompas.com - 13/07/2017, diakses 15 Desember 2017)
2. F. Sugeng Istanto, 1994, Hukum Internasional, UAJYogyakarta.
3. Frans L.F.1987. Masalah Lintas Di Ruang Udara. Bandung. Binacipta.
4. International Air Seviles Transit Agreement
5. International Air Transit Agreement
6. Konvensi Hukum Laut 1982
7. Konvensi Chicago 1944
8. Matte, N.M. 1981. Treaties On Air Aeronautical Law. Gill University, Montereal
9. Priyatna Abdurrasyid, 1972, Kedaulatan Negara diruang Udara. Pusat Penelitian Hukum Angkasa Jakarta
10. Priyatna Abdurrasyid, 2007. *Hukum Ruang Angkasa Nasional, Penempatan dan Urgensinya*. Jakarta: Rajawali Press
11. Syahmin, et al., 2012. *Hukum Udara dan Luar Angkasa*, [online]file:///D:/UNAIR/SEMESTER %205/Hukum%20Internasional/Buku Hukum Udara dan Luar Angkasa.pdf [diakses 2 November 2017]
12. Verplaetse, J.G, 1960 International Law in Vertical Space Air Outher
13. Wiradipradja, Saefullah.E *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*. Yogyakarta: Liberty, 1989.
14. ....Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis Vol 25. 2006.