

KEDUDUKAN HUBUNGAN DIPLOMATIK ANTAR NEGARA DALAM PERIZINAN HAK LINTAS TERBANG ATAS NEGARA LAIN

Oleh : Arif Apriadi
Program Studi Ilmu Hukum
Jl. MT. Haryono 193 Malang

Abstrak

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan, kedudukan hubungan diplomatik merupakan satu hal yang memang menjadi dasar utama bagi setiap negara untuk melakukan setiap kegiatan-kegiatannya, terkhusus dalam dunia penerbangan. Dengan kata lain, hubungan diplomatik terlebih dahulu harus dipenuhi oleh setiap negara agar kepentingan-kepentingan lainnya dapat tercapai dan terlaksana dengan baik. **Kata kunci:** *Kedudukan Hubungan Diplomatik, Hak Lintas Terbang, Hak-hak Negara Kolong.*

Based on the results of the research and discussion conducted, the position of diplomatic relations is one thing that indeed becomes the main basis for every country to carry out its activities, especially in the world of aviation. In other words, diplomatic relations must first be fulfilled by every country so that other interests can be achieved and implemented properly.

Keywords: *Position of Diplomatic Relations, Cross-Fly Rights, State Rights.*

PENDAHULUAN

Hubungan diplomatik dapat di pahami sebagai hubungan antar negara yang menggunakan instrumen perlengkapan negara, yang dikenal juga dengan perutusan/perwakilan negara atau lebih familiar dikenal sebagai perwakilan diplomatik. Banyak bidang-bidang yang menjadi dasar untuk setiap negara melakukan kerjasama dan hubungan-hubungan yang bersifat multilateral maupun bilateral, dalam menunjang kepentingan negaranya masing-masing. Dasar hubungan diplomatik antar negara secara internasional mengacu pada *Konvensi Wina Tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik*, yang di dalamnya terdiri atas Mukadimmah, 2 Protokol serta 53 Pasal.

Pada kesempatan kali ini, penulis akan memfokuskan pembahasan terkait kerjasama atau perjanjian yang dilakukan dalam sektor dunia penerbangan secara khususnya. Objek yang menjadi kajian untuk di bahas adalah hubungan/kerjasama antara Indonesia dan Israel, yang beberapa waktu lalu menjadi pemberitaan terkait kunjungan Perdana Menteri Israel Benjamin Netanyahu yang berkunjung ke negara Singapura dan Australia. Pemberitaan yang timbul ialah ketika akan bertolak dari Singapura menuju Australia, dalam penerbangan rombongan Perdana Menteri Israel tersebut tidak melewati wilayah udara Indonesia melainkan melewati jalur lainnya. Padahal jika dilihat dari letak geografisnya, Indonesia adalah negara yang posisinya berdekatan dan berada ditengah-tengah antara kedua negara tujuan dari kunjungan PM Israel tersebut. Sehingga dalam estimasi waktu untuk tiba di Australia apabila melalui wilayah udara Indonesia, tentu lebih cepat daripada melalui jalur lainnya yang sedikit lebih lama.

METODE PENELITIAN

Jenis metode penelitian ini ialah penelitian hukum yuridis normatif (normative legal research). Adapun pendekatan yang digunakan antara lain pendekatan konseptual (conceptual approach); pendekatan peraturan perundang-undangan (statute approach); dan pendekatan kasus (case approach). Sumber data yang digunakan ialah sumber data

primer, sumber data sekunder dan sumber data terseier. Dalam teknik pengumpulan data yang dilakukan ialah dengan cara melakukan studi pustaka (library research) melalui serangkaian membaca, mencatat dan menganalisa.

PEMBAHASAN

1. Pengakuan Atas Negara Sebagai Dasar Lahirnya Hubungan Diplomatik

Ada beberapa macam bentuk pengakuan terhadap suatu negara yang dikenal berdasarkan kasus-kasus yang ada, diantaranya ialah:

- a. Pengakuan Secara Terang-terangan dan Individual
- b. Pengakuan Secara Diam-diam (*implisit*)
- c. Pengakuan Secara Kolektif
- d. Pengakuan Secara Prematur

2. Pengertian Hubungan Diplomatik

Pengertian hubungan diplomatik menurut KBBI ialah hubungan yang didasari atas perantaraan perwakilan antara dua negara yang melakukan suatu hubungan.¹ Dari pengertian diatas, dapat pula dikatakan bahwa pengertian diplomatik adalah suatu hubungan melalui instrumen-instrumen negara sebagai perwakilan/perutusan negara.

Berdasarkan Undang-Undang No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri, dalam Pasal 1 ayat (1) ketentuan umum di jelaskan bahwa:²“*Hubungan luar negeri adalah setiap kegiatan yang menyangkut aspek regional dan internasional, yang dilakukan oleh Pemerintah di tingkat pusat dan daerah, atau lembaga-lembaganya, lembaga swadaya masyarakat, atau warga negara Indonesia*”.

Dari penjabaran pengertian hubungan luar negeri tersebut diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa hubungan luar negeri mencakup pula pada suatu hubungan diplomatik.

3. Pengertian Hukum Udara/Penerbangan

Beberapa istilah yang sering digunakan menurut para pakar ialah, hukum udara (*air law*) itu sendiri, kemudian hukum penerbangan (*aviation law*), hukum navigasi udara (*air navigation law*), hukum transportasi udara (*air transportation law*), hukum penerbangan (*aerial law*), dan udara-aeronautika (*air-aeronautical law*).³ pada hakikatnya hukum udara adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis dan atau tidak tertulis yang merupakan tatanan sistem atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan lingkungan hidup serta fasilitas-fasilitas umum dan penunjang lainnya.⁴

a. Hukum Kebiasaan Internasional (*International Customary Law*)

Hukum kebiasaan Internasional merupakan sumber hukum utama dalam hukum internasional. Hal ini dikarenakan bidang hukum udara merupakan bidang yang masih sangat baru (awal abad ke-20), sehingga kebiasaan-kebiasaan yang tumbuh dan berkembang menjadi hukum, masih belum banyak ditemukan. Berbeda halnya dengan hukum laut, perkembangan kebiasaan-kebiasaan yang menjadi hukum tidak begitu tampak pengaruhnya dalam bidang hukum udara. Penyebabnya adalah cepatnya perkembangan bidang penerbangan, sedangkan disisi lain para penyusun peraturan berusaha mengimbangnya, sehingga kebiasaan sering dilewati sebagai sumber hukum.⁵

b. Prinsip-prinsip Hukum Umum

¹“Diplomatik” <<https://kbbi.web.id>> [diakses 11 Mei 2019, pukul 23.30 wib].

²Pasal 1, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 Tentang Hubungan Luar Negeri*.

³Agus Parmono, 2011.*Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Anka*, Bogor: Ghalia Indonesia,h.7.

⁴ Agus Parmono., *Op.Cit.*, h.8.

⁵*Ibid.*, h.81.

Prinsip-prinsip hukum umum ialah prinsip-prinsip atau asas-asas hukum yang diterima setiap bangsa yang merdeka di dunia. Asas-asas umum merupakan asas-asas hukum yang melandasi sistem hukum modern, yaitu sistem hukum positif berlandaskan asas-asas dan lembaga hukum. Adapun beberapa contoh asas-asas umum hukum yang dimaksud adalah seperti contoh dalam asas-asas hukum peradata yaitu asas "*pacta sunt servanda*", asas "*bona fides/good faith*", asas penyalahgunaan hak (*abus de droit*), asas "*adimplenti non est adimplendum*" dalam hukum perjanjian, serta asas *reciprocity* (timbal-balik) yang biasa digunakan dalam perjanjian penerbangan.

c. Putusan Pengadilan

Putusan-putusan pengadilan (*judicial decisions*) dan pendapat para sarjana terkemuka (*the teaching of the most highly qualified publicists*) sebagai sumber hukum tambahan berperan penting dalam membantu perkembangan hukum udara. Dalam sistem hukum internasional, putusan Mahkamah Internasional tidak memiliki kekuatan yang mengikat (*rule of binding precedent*), kecuali bagi pihak yang bersengketa dan hanya bagi kasus tertentu sesuai dengan ketentuan pasal 59 Statuta Mahkamah.

d. Pendapat Para Sarjana Hukum Terkemuka

Dari hasil penelitian dan tulisan yang dibuat oleh sarjana hukum terkemuka mengenai sumber hukum tambahan yang berbentuk tulisan atau doktrin, digunakan untuk menjadi pegangan atau pedoman yang bertujuan dalam menemukan landasan awal untuk membentuk hukum internasional meskipun ajaran-ajaran atau doktrin para sarjana itu sendiri tidak menimbulkan hukum. Beberapa contoh doktrin atau ajaran yang dikemukakan oleh para pakar ialah tentang teori kebebasan di laut "*Mare Liberum*" (laut itu bebas), yang dikemukakan oleh Grotius (Hugo de Groot). Kemudian pendapat Fauchille terkait pendapat "*L'air est libre*" (udara itu bebas), namun pendapatnya ditentang oleh para sarjana yang mempertahankan teori tentang kedaulatan negara di ruang udara yang dipelopori oleh Westlake, Sheldon, Cooper, Schachter, Pepin.⁶

e. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Indonesia sendiri memberlakukan peraturan perundang-undangan untuk menopang segala bentuk kegiatan yang berkaitan dengan udara/penerbangan. Salah satunya ialah Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan tentunya berserta perangkat peraturan pelaksana lainnya yang dibentuk dan disahkan dalam hal menopang kepentingan negara dilingkup keudaraan/penerbangan. Dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ini, diatur mengenai hal-hal yang sifatnya sensitif dan terkadang menimbulkan banyak permasalahan sehingga untuk mengatasi berbagai macam persoalan tersebut, keberadaan undang-undang ini sangat diperlukan untuk menjadi pemecah dari segala masalah yang timbul dalam konteks penerbangan.

Hak Lintas Terbang Suatu Negara

Dalam hukum udara khususnya hukum udara publik, terdapat hal penting yang perlu dipandang sebagai persoalan yang harus dipahami yaitu terkait kebebasan dan kedaulatan negara di ruang udara. Dan berbicara tentang kedua hal tersebut ialah tentu kita perlu tahu sejauh mana kebebasan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melintasi wilayah udara negara kolong (pemilik wilayah udara), dan bagaimana dampak kebebasan tersebut jika dihadapkan dengan kedaulatan negara kolong. Jika dilihat dari segi sifatnya, tentu wilayah udara tidak mudah bahkan tidak bisa untuk ditentukan batasan-batasan pastinya seperti wilayah daratan dan wilayah laut yang masih bisa

⁶*Ibid.*, h.85.

untuk diberikan batasan-batasan pasti. Dalam sebuah adagium Romawi, disebutkan bahwa “*Cojus est selum, ejus set usque ed cuelum*”⁷ atau dalam bahasa Indonesia yaitu “*barangsiapa memiliki sebidang tanah, maka segala sesuatu baik yang berada di dalam maupun diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit menjadi miliknya pula*”. Kesimpulan dari adagium diatas dapat diartikan bahwa, dalam hal ini suatu negara yang memiliki tanah, maka negara tersebut memiliki hak atas segala sesuatu yang ada di dalam tanah tersebut dan hak atas wilayah udara (langit) diatasnya tanpa ada batasan yang membatasi hak-hak tersebut. Namun tentunya adagium tersebut hanyalah bersifat umum, masih banyak konsepsi-konsepsi lainnya yang perlu untuk dikaji lebih mendalam dan mendetail terkait dengan teori-teori.

Terdapat hak-hak yang disepakati bersama secara multilateral yang disebutkan dalam perjanjian/persetujuan internasional, diantaranya yaitu:

a. International Air Services Transit Agreement (Perjanjian Penerbangan Lintas Internasional)

Dalam persetujuan/perjanjian penerbangan lintas internasional ini terdapat dua konsep umum yang dianut yaitu berkaitan dengan hak penerbangan bagi suatu negara. Diantaranya ialah yang *pertama* hak untuk terbang melintasi (*over fly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan. Kemudian yang *kedua* adalah hak melakukan pendaratan di negara lain untuk kebutuhan operasional (*technical landing*) dan tidak memiliki hak untuk mengambil dan menaikkan penumpang atau menurunkan penumpang serta barang atau kargo secara komersial (Pasal 1).⁸

b. International Air Transport Agreement (Perjanjian Transportasi Udara Internasional)

Pada perjanjian/persetujuan transportasi udara internasional ini dapat dikatakan sebagai penyempurna atau penambah dari substansi dari perjanjian penerbangan lintas internasional. Dalam perjanjian ini ditambahkan beberapa hak-hak kebebasan di udara/penerbangan pada Pasal 1 yang kemudian dikenal secara menyeluruh sebagai *Five Freedom of the Air* (lima kebebasan di udara).⁹ Hak kebebasan udara yang *ketiga* ialah hak untuk mengangkut penumpang, barang dan pos secara komersial dari negara pendaftar pesawat udara ke negara pihak yang berjanji lainnya. Kemudian hak kebebasan udara *keempat* yaitu hak untuk mengangkut penumpang, kargo serta pos secara komersial dari negara yang berjanji lainnya ke negara pesawat udara yang didaftarkan. Dan hak kebebasan udara yang *kelima* adalah pengangkutan penumpang, kargo serta pos secara komersial dari atau ke negara ketiga diluar negara yang berjanji.

Hak Negara Pemilik Wilayah Udara (Negara Kolong)

Di dalam Konvensi Chicago terdapat beberapa muatan-muatan yang kemudian menjadi prinsip-prinsip umum yang telah disepakati bersama-sama. Adapun secara garis besar terkait hak-hak yang dimiliki oleh negara kolong berdasarkan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 diantaranya ialah:

1. Negara memiliki hak untuk menolak pesawat asing untuk melakukan penerbangan dengan rute domestik di dalam wilayahnya (Pasal 7).
2. Negara memiliki hak untuk membentuk dan membuat suatu larangan melintasi wilayah ruang udaranya untuk alasan keamanan sipil atau keperluan militer. Larangan tersebut diberlakukan terhadap semua pihak tanpa membedakan pesawat udara lokal maupun asing. Berkaitan dengan area terlarang, harus dibuat

⁷ E. Saefullah., *Op.Cit.*, h.95.

⁸ *Perjanjian Penerbangan Lintas Internasional 1944.*

⁹ *Perjanjian Transportasi Udara Internasional 1944.*

dengan sedemikian rupa agar kemudian tidak mengganggu navigasi udara, dan dalam hal penjelasan mengenai area terlarang tersebut disampaikan kepada ICAO dan negara-negara peserta lainnya (Pasal 9 huruf a).

3. Negara memiliki hak menetapkan larangan untuk melewati sebagian atau keseluruhan dari wilayah ruang udaranya untuk alasan keselamatan tanpa membedakan nasionalitas pesawat udara (Pasal 9 huruf b).
4. Otoritas yang berwenang dari Negara peserta berhak untuk mencari dan memeriksa segala sertifikat dan dokumen pesawat (Pasal 16).
5. Setiap Negara peserta berwenang untuk menentukan rute penerbangan yang boleh dilalui oleh pesawat udara (Pasal 68).
6. Setiap Negara peserta boleh membuat pengaturan baru selama tidak bertentangan dengan konvensi ini (Konvensi Chicago 1944). Dengan catatan pengaturan baru tersebut didaftarkan ke ICAO yang kemudian dipublikasikan negara-negara peserta lainnya (Pasal 83), serta
7. Dalam hal terjadinya perang atau keadaan darurat nasional, ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 ini tidak dapat di pengaruhi Negara bersangkutan (Pasal 89).¹⁰ Artinya Negara peserta memiliki hak untuk tidak tunduk pada ketentuan yang ada pada konvensi tersebut dengan catatan yang disebutkan diatas.

Tahun 2017 lalu tepatnya pada bulan Februari, Perdana Menteri Israel melakukan kunjungan kenegaraan ke beberapa negara di Asia Tenggara dan Australia. Negara-negara tersebut diantaranya ialah Singapura dan Australia. Tujuan dari kunjungan yang dilakukan tidak dapat ditelusuri lebih jauh berkaitan dengan apa, namun pada dasarnya kunjungan kenegaraan tersebut tentunya ialah atas dasar untuk melakukan kerjasama antar negara dalam pemenuhan kepentingan yang dimiliki masing-masing negara. Hal menarik untuk dikaji dari bagian kunjungan tersebut ialah berkaitan dengan jalur penerbangan yang dilalui Perdana Menteri Israel (Benyamin Netanyahu) saat akan berkunjung ke Australia setelah menyelesaikan kunjungannya di Singapura.

Dari beberapa berita yang dimuat oleh media-media tersebut diatas dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwasanya dalam hal izin terbang, suatu negara memerlukan perizinan berdasarkan rekomendasi dari pihak-pihak atau pejabat yang memiliki wewenang dalam pemberian izin tersebut.

Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, pada Pasal 5 ayat (1) dijelaskan bahwa *“Penggunaan pesawat udara sipil asing oleh perusahaan angkutan udara asing dari dan ke atau melalui wilayah Republik Indonesia untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal luar negeri, hanya dapat dilakukan berdasarkan perjanjian bilateral atau multilateral”*.¹¹

Dan dalam ketentuan Bab IV tentang prosedur disebutkan pada Pasal 10 yang menyebutkan bahwa :

“Permohonan persetujuan terbang (flight approval) kegiatan angkutan udara bukan niaga dan niaga tidak berjadwal luar negeri dengan pesawat udara sipil asing diajukan oleh: (a) perwakilan badan hukum asing yang ada di Indonesia yang akan melakukan penerbangan; (b) agen yang ditunjuk oleh perorangan warga negara asing/ badan hukum asing yang akan melakukan penerbangan; (c) perwakilan diplomatik dari negara tempat berdirinya badan hukum asing atau pesawat udara didaftarkan”.¹²

¹⁰Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional., Ibid.

¹¹Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

¹²Ibid., Pasal 10.

Jika dicermati dari apa yang tertuang dalam ketentuan pasal tersebut, lagi-lagi setiap kegiatan penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara luar negeri/asing terlepas dari pesawat udara tersebut angkutan udara niaga dan bukan niaga tidak berjadwal, maka prosedur yang harus diikuti ialah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam peraturan menteri diatas. Dan poin penting yang perlu dilihat ialah berkaitan dengan isi huruf (a) yang menyatakan bahwa pengajuan perizinan terbang tersebut dilakukan oleh perwakilan badan hukum asing yang ada di Indonesia. Kemudian juga dalam ketentuan huruf (c) yang menyebutkan adanya kewenangan dalam pengajuan izin terbang yang salah satunya dilakukan oleh perwakilan diplomatik dari negara asal pesawat udara tersebut.

Dalam perjanjian penerbangan lintas internasional, disebutkan hak-hak yang dimiliki oleh penerbangan sipil internasional (*International Air Services Transit Agreement*) diantaranya yaitu hak untuk terbang melintasi (*over fly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan (*first freedom of the air*). Kemudian hak untuk melakukan pendaratan di negara lain untuk kebutuhan operasional dan tidak berhak untuk mengambil atau menurunkan penumpang, barang atau kargo secara komersial (*second freedom of the air*).¹³ Kemudian dalam perjanjian transportasi udara internasional (*International Air Transport Agreement*), disebutkan beberapa hak yang juga menambahkan hak-hak yang sudah terdapat dalam perjanjian sebelumnya terkait hak-hak dari penerbangan sipil internasional. Dalam perjanjian ini disebutkan hak-hak tersebut diantaranya ialah hak kebebasan pertama dan kedua yang disebutkan sebelumnya, kemudian hak untuk mengangkut penumpang, barang dan pos secara komersial dari negara pendaftar pesawat udara ke negara pihak yang berjanji lainnya (*third freedom of the air*). Selain itu terdapat pula hak untuk mengangkut penumpang, kargo serta pos secara komersial dari negara yang berjanji lainnya ke negara pesawat udara yang didaftarkan (*fourth freedom of the air*). Kemudian hak yang kelima ialah berkaitan dengan hak pengangkutan penumpang, kargo serta pos secara komersial dari atau ke negara ketiga diluar negara yang berjanji (*fifth freedom of the air*).¹⁴

Dalam ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, terdapat beberapa hak-hak negara kolong dalam menjaga prinsip kedaulatan di wilayah udaranya. Beberapa diantaranya ialah dalam ketentuan Pasal 9 huruf (b) yang menyebutkan bahwa "*Negara (negara kolong) memiliki hak menetapkan larangan untuk melewati sebagian atau keseluruhan dari wilayah ruang udaranya untuk alasan keselamatan tanpa membedakan nasionalitas pesawat udara*".¹⁵ Artinya negara memiliki wewenang untuk tidak memperbolehkan suatu pesawat udara untuk melintasi wilayah kedaulatan udaranya demi keselamatan nasional negaranya.

Adapun ketentuan sanksi yang diberikan ialah sanksi administratif berupa denda paling banyak sebesar Rp. 5.000.000.000,- (lima milyar rupiah), sesuai dengan isi dari Pasal 12 ayat (1)¹⁶ peraturan pemerintah ini. Kemudian dalam Bab IV tentang pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara, dalam Pasal 27 ayat (1) disebutkan "*Pesawat udara yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), Pasal 12 ayat (4), Pasal 18, Pasal 23, Pasal 24, Pasal 25 dan Pasal 26 ayat (3) dilakukan pengenalan secara visual, pembayangan,*

¹³Perjanjian Penerbangan Lintas Internasional 1944.

¹⁴Perjanjian Transportasi Udara Internasional 1944.

¹⁵Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

¹⁶Ibid., Pasal 12.

penghalauan, dan/atau pemaksaan mendarat oleh TNI".¹⁷ Artinya selain sanksi administratif yang dijelaskan dalam Pasal 12 ayat (1), di ketentuan Pasal 27 ayat (1) pun memberikan gambaran hak yang dimiliki oleh negara atas pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara yang melintas di wilayah kedaulatan udara Indonesia.

PENUTUP

Dari penelitian serta pengkajian yang telah penulis lakukan, terdapat beberapa kesimpulan berkaitan dengan objek penelitian yang ada. Adapun beberapa kesimpulan yang di dapat antara lain:

- a. Dari semua isi ketentuan-ketentuan yang ada, dalam memperoleh perizinan hak lintas terbang yang dimiliki suatu negara, harus memperhatikan terlebih dahulu persyaratan serta prosedur yang ada. Dimana poin utama dalam perolehan semua perizinan hak lintas terbang berdasarkan ketentuan internasional maupun nasional yang ada, mengedepankan adanya hubungan-hubungan antar tiap negara yang bersifat resmi. Artinya tiap negara terlebih dahulu harus memiliki hubungan diplomatik sebagai landasan utama untuk berjalannya setiap kegiatan-kegiatan yang dibutuhkan terkhusus dalam kegiatan penerbangan.
- b. Dari semua isi ketentuan-ketentuan internasional yang ada berkenaan dengan hak lintas terbang suatu negara, satu hal yang perlu diperhatikan bahwa hak lintas terbang tersebut tidak akan diperoleh apabila tidak ada kesepakatan antar tiap negara di dalam perjanjian bilateral maupun multilateral yang dilakukan. Sebab hal tersebut merupakan hak prerogatif suatu negara kolong untuk memberikan izin atau tidak atas suatu penerbangan internasional yang akan melintasi wilayah udaranya. Sehingga kesimpulan terkait hak lintas terbang suatu negara, akan dimiliki oleh suatu negara dengan catatan terlebih dahulu memiliki hubungan secara resmi dengan negara kolong. Artinya suatu negara pelintas yang akan melintasi wilayah udara negara kolong, akan memperoleh hak-hak yang terdapat di dalam ketentuan konvensi/perjanjian-perjanjian internasional yang ada, selama negara pelintas tersebut telah memiliki kesepakatan terkait pertukaran-pertukaran hak-hak lintas terbang di dalam perjanjian-perjanjian yang dilakukan dengan negara kolong. Dan dari semua hal tersebut tentunya dilakukan atas dasar suatu hubungan diplomatik yang telah dilakukan oleh tiap-tiap negara yang bersangkutan sebelumnya.
- c. Hak-hak tersebut tentunya didasari dari ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, yang menyebutkan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap wilayah udaranya. Selain ketentuan pasal tersebut, penekanan terhadap hak yang dimiliki oleh negara kolong atas wilayah udaranya tertuang didalam beberapa pasal diantaranya Pasal 9 huruf (b) dan Pasal 83 Konvensi Chicago. Selain itu dalam ketentuan peraturan-peraturan nasional yang ada terkait penerbangan, salah satunya ialah di dalam ketentuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, disebutkan hak-hak yang dimiliki negara sebagai bentuk kebijakan yang diberikan terhadap penerbangan internasional yang melintas di wilayah udaranya (Pasal 12 ayat 1 dan Pasal 27 ayat 1). Sehingga kesimpulan yang di dapat berkaitan dengan hak-hak negara kolong terhadap wilayah udaranya yang dilintasi oleh negara yang tidak memiliki hubungan diplomatik, mengedepankan setiap ketentuan-ketentuan peraturan nasional yang telah diberlakukan dimana sebelumnya ketentuan berkenaan atas hak-hak tersebut telah

¹⁷*Ibid.*, Pasal 27.

ditegaskan pula secara internasional di dalam konvensi serta perjanjian-perjanjian internasional yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Glahn, Gerhard Von, *Law Among Nations: an Introduction to Public International Law*, 4 ed. (London: Macmillan Pub. Co, 1992)
- Kaczorowska, Alina, *Text Book Public International Law* (London: Old Bailey Press, 2002)
- Martono, K., *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, 1 ed. (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007)
- Mauna, Boer, *Hukum Internasional* (Bandung: PT Alumni, 2015)
- , *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global* (Bandung: PT Alumni, 2015)
- Parmono, Agus, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011)
- Sefriani, *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*, 2 ed. (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2017)
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: UI-Press, 1986)
- Wirapradja, E. Saefullah, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, 1 ed. (Bandung: PT Alumni, 2014)

Konvensi dan Perjanjian Internasional:

- Perserikatan Bangsa-Bangsa, *Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional*
- , *Perjanjian Penerbangan Lintas Internasional*, 1944
- , *Perjanjian Transportasi Udara Internasional*, 1944

Undang-Undang:

- Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara*
- , *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia*
- , *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945*
- , *Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*
- , *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 Tentang Hubungan Luar Negeri* (Indonesia, 1999)

Peraturan Menteri:

- Kementerian Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*
- , *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 66 Tahun 2015 tentang Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga Dan Angkutan Niaga Tidak Berjadwal Luar Negeri Dengan Pesawat Udara Sipil Asing Ke Dan Dari Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*