

SKRIPSI

KARLITA HESTIVIANA

**HAK LINTAS PENERBANGAN DI ALUR LAUT
KEPULAUAN INDONESIA**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

**HAK LINTAS PENERBANGAN DI ALUR LAUT
KEPULAUAN INDONESIA**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN
MEMENUHI SYARAT UNTUK MENCAPAI
GELAR SARJANA HUKUM**

Dosen Pembimbing,



Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.
NIP. 131653449

Penyusun,



Karlita Hestiviana
NIM. 039714498

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2001**

**Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji
Pada tanggal 17 Mei 2001**

Panitia Penguji Skripsi :

Ketua : Dr. H. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M.



Anggota : 1. Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.



2. Hermawan Ps. Notodipoero, S.H., MS.



3. Eman Ramelan, S.H, MS.



4. J. Hendy Tedjonegoro, S.H.



*Kupersembahkan untuk :
Mama dan Papa
serta Suamiku tercinta yang telah memberikan
dorongan moril dan materiil serta cinta kasih
dan suri tauladan yang baik selama ini.*

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT, atas segala karunia-Nya yang telah diberikan sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Sebagai suatu tugas akhir dalam rangka memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum maka penulisan skripsi ini diharapkan mempunyai arti yang sangat penting bagi saya yaitu sebagai tambahan bekal dalam mengembangkan ilmu pengetahuan ditengah-tengah masyarakat nantinya.

Mengingat hal tersebut diatas maka dengan segala upaya yang ada saya telah berusaha semaksimal mungkin agar skripsi ini dapat memberikan manfaat seperti yang diharapkan. Tetapi saya juga menyadari bahwa pengetahuan dan kemampuan yang saya miliki masih terbatas sehingga hasilnya perlu penyempurnaan.

Sebagai manusia yang berkemampuan terbatas saya masih harus lebih banyak belajar, disadari tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak skripsi ini tidak dapat terselesaikan sesuai rencana. Pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Rektor Universitas Airlangga Surabaya;
2. Dekan, Pimpinan Fakultas dan staff beserta seluruh civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Airlangga;
3. Ibu Dina Sunyowati, S.H., M. Hum, selaku Dosen Pembimbing yang

dengan kesabaran dan ketelitiannya telah membimbing saya hingga dapat menyelesaikan skripsi ini;

4. Bapak Dr. H. Abdoel Rasjid, S.H., LL.M., Bapak Hermawan Ps Notodiepoero, S.H., M.S, Bapak J. Hendy Tedjonegoro, S.H., dan Bapak Eman Ramelan, S.H., M.S, yang telah menguji skripsi ini;
5. Bapak Lettu Laut (KH) Wensuslaus Kapo, S.H., yang telah banyak membantu saya dalam rangka mengumpulkan data dan bahan guna keperluan skripsi ini;
6. Suamiku tercinta (akhirnya saya bisa nyusul juga ke tempat tugas ya, pa !), yang telah memberikan segala dukungan dan doa untuk penulisan skripsi ini;
7. Papa dan mama yang aku cintai, atas segala dorongan dan doa restu yang diberikan hingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini;
8. Kakakku dan keponakanku yang nakal yang telah membantu penyelesaian skripsi ini;
9. Teman-teman terbaik saya, Lia, Rhini (ITS), Eni, Indri (sorry ngerepotin terus). Nadya (kamu kenapa kok nggak balik ke Aussie ?), Rheno (FK), Upil (di Malang), Devy dan Dhina;
10. Teman-teman yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan skripsi ini;
11. Teman-teman KKN desa Katimoho, terima kasih atas pengertiannya.

Akhir kata tiada gading yang tak retak, penulis menyadari masih banyak kelemahan dan kekurangan dalam skripsi ini sehingga penulis senantiasa mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi perbaikan skripsi ini dikemudian hari.

Surabaya, 28 Juni 2001

Penulis,

Karlita Hestiviana

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan.....	iii
Persembahan.....	iv
Kata Pengantar.....	v
Daftar Isi.....	viii
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1. Permasalahan : Latar Belakang dan Perumusannya.....	1
2. Penjelasan judul.....	7
3. Alasan Pemilihan Judul.....	9
4. Tujuan Penulisan.....	11
5. Metode Penulisan.....	11
6. Pertanggungjawaban Sistematika.....	13
BAB II : WILAYAH KEDAULATAN INDONESIA SEBAGAI	
NEGARA KEPULAUAN.....	13
I. Kedaulatan Negara atas Wilayah Perairan Indonesia dan	
Ruang Udara diatasnya.....	15
II. Konsep Negara Kepulauan.....	23
BAB III : LINTAS PENERBANGAN DI ALKI.....	30
I. Pengaturan Mengenai Hak Lintas Penerbangan di ALKI.....	30

1.1 Hakekat ALKI.....	30
1.2 Pengaturan Internasional tentang Pelaksanaan Hak Lintas Penerbangan di ALKI.....	32
1.3 Pengaturan Nasional dalam Pelaksanaan Hak Lintas Penerbangan di ALKI.....	39
1.4 19 Persyaratan Melalui ALKI.....	41
II. Peran IMO dalam Penetapan ALKI dan Hak Lintas Penerbangannya.....	46
BAB IV : PENUTUP.....	49
1. Kesimpulan.....	49
2. Saran.....	51
Daftar Bacaan.....	52
Lampiran	

BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar belakang dan Rumusannya

Wilayah Indonesia meliputi darat, laut dan udara sebagai satu kesatuan yang utuh . Konfigurasi Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi ± 17.508 pulau-pulau besar dan kecil¹ yang dipersatukan oleh laut . Dua pertiga wilayah Indonesia merupakan laut , terletak diantara Benua Asia dan Benua Australia , dan diantara Samudera Pacific dan Samudera Hindia . Hal ini berarti , Indonesia berada pada posisi silang yang merupakan jalur lintasan Internasional .

Dengan semakin berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi , maka jalur lintasan tidak hanya melalui perairan namun juga melalui udara . Dimana perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam bidang penerbangan yang demikian pesat semakin menambah pentingnya arti dan peranan udara dalam menunjang Pembangunan Nasional . Hal ini disebabkan oleh berkembangnya kemampuan manusia dalam memanfaatkan udara sebagai salah satu sumber untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa secara menyeluruh dan merata .

Berbeda dengan daratan, udara tidak dapat diduduki secara permanen, dipagari atau dikuasai secara mutlak . Untuk mengakomodasi

¹ Berdasarkan Surat Edar Dinas Hidro-Oceanografi Nomor SE/2795/X/96/Hid tentang Penghitungan Jumlah Pulau Indonesia

berbagai kepentingan negara di udara ,seperti kita ketahui bahwa apabila kita berbicara mengenai ruang udara dimana pesawat udara merupakan " *Territory Negara* " maka terdapat dua kepentingan yang berbeda yaitu kepentingan Nasional dan kepentingan Internasional . Dengan adanya dua kepentingan tersebut , maka dalam Hukum Udara selain berlaku hukum secara Nasional juga berlaku hukum secara Internasional . Hukum Internasional yang digunakan dalam membahas masalah Penerbangan Udara Sipil yaitu *Convention on International Civil Aviation* yang ditandatangani pada tanggal 7 Desember 1944 (untuk selanjutnya akan disebut sebagai *Konvensi Chicago 1944*).

Masalah lintas penerbangan di udara berkaitan erat dengan kedaulatan negara di ruang udara² , sebab apabila negara mempunyai kedaulatan di ruang udara maka sesungguhnya tidak ada kebebasan melakukan penerbangan melalui wilayah udara suatu negara . Dalam *Konvensi Chicago 1944* dinyatakan bahwa :

" *The Contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory* " .³

Bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif (*complete and exclusive*) atas ruang udara diatas wilayah teritorialnya . Istilah penuh dan eksklusif merupakan suatu kelanjutan dari doktrin internasional yang telah baku dan dianut oleh masyarakat internasional ,

²Prof. Frans . E . Likadja , S.H. , *Bunga Rampai, Hukum Internasional*, Binacipta , 1987, h.130

³Article 1 *Konvensi Chicago 1944*

yaitu "*Doctrine of complete and exclusive sovereignty in the national air space*"⁴.

Hal tersebut menyatakan bahwa Konvensi Chicago 1944 mengatur kedaulatan negara di ruang udara nasionalnya . Akan tetapi dalam melaksanakan kedaulatan serta pemanfaatan atas wilayah udaranya , negara-negara tetap harus memperhatikan norma-norma Hukum Internasional lainnya .

Selain diatur dalam Konvensi Chicago 1944 , ketentuan mengenai wilayah udara dalam kaitannya sebagai lintasan internasional , juga diatur dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 atau United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982 (selanjutnya disingkat UNCLOS 1982) yang ditandatangani oleh 117 Negara termasuk Indonesia pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay , Jamaika . Dengan lahirnya UNCLOS 1982 maka telah terjadi peralihan dari Hukum Laut Tradisionil ke Hukum Laut Baru .⁵

UNCLOS 1982 berlaku secara internasional diseluruh dunia pada tanggal 16 November 1994 setelah tercapai jumlah minimal negara yang meratifikasi sebanyak 60 negara. Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 ini dengan mengeluarkan Undang-undang No. 17 tahun 1985 tentang

⁴Dina Sunyowati, S.H., M. Hum. Perjanjian Angkutan Udara Bilateral (Bilateral Air Transport Agreement) Dalam Sistem Pengangkutan Udara Internasional , Yuridika, vol. 14, No. 6 , Nopember-Desember1999, h. 444 , dikutip dari Priyatna Abdurrasyid , Kedaulatan Negara di Ruang Udara , Pusat Penelitian Hukum Angkasa , Jakarta , 1972

⁵Mochtar Kusumaatmadja, Pengantar Hukum Internasional , Buku-I Bagian Umum , Binacipta, Bandung , 1982, h. 53-56.

pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982) .. Dengan diratifikasinya UNCLOS 1982 ini maka berarti hukum internasional ini telah menjadi hukum nasional Indonesia .

Dalam UNCLOS 1982 dikatakan bahwa negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan yang terletak didalam garis pangkal kepulauannya (Archipelagic base lines) berapa pun dalamnya atau jaraknya dari pantai . Negara Kepulauan mempunyai kedaulatan atas udara diatas perairan kepulauannya dan atas dasar laut dan tanah dibawahnya .⁶ Pernyataan tersebut mengandung makna bahwa kedaulatan negara kepulauan itu dilihat dari ruang lingkup tidak saja bersifat horizontal melainkan juga bersifat vertikal .

Adanya kedaulatan negara kepulauan atas perairan , dasar laut dan tanah dibawahnya beserta kekayaan alamnya termasuk ruang udara diatasnya diakui oleh anggota masyarakat internasional . Ini membuktikan sahnya hak untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan wilayah , kesatuan politik , kemajuan ekonomi , kemantapan sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional (Hankamnas)..

Hal tersebut membuktikan bahwa UNCLOS 1982 telah membawa pengaruh terhadap kedaulatan di ruang udara , terutama dengan diterimanya rejim negara kepulauan . Dengan adanya pengakuan atas prinsip negara kepulauan itu , Indonesia harus menghormati kepentingan-

⁶Pasal 49 UNCLOS 1982

kepentingan yang sah dan hak-hak tertentu dari negara lain di wilayah perairan kepulauan dan ruang udara di atasnya . Hak tersebut antara lain hak lintas yaitu hak bagi masyarakat internasional dalam hal ini pesawat udara asing untuk melintas di atas perairan kepulauan .

Sebelum Indonesia menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia maka sebagai konsekuensinya kapal-kapal dan pesawat udara asing dapat melintas di perairan Indonesia melalui rute yang biasa digunakan untuk pelayaran Internasional (routes normally used for International navigation) . Dengan demikian mereka bebas memilih rute-rute mana saja yang dikehendaki untuk melintasi perairan kepulauan Indonesia tanpa harus minta izin terlebih dahulu dan tanpa memperhatikan kepentingan bangsa Indonesia .

Dari uraian diatas maka terdapat perbedaan yang sangat mencolok antara UNCLOS 1982 dengan Konvensi Chicago 1944 dalam pengaturan mengenai lintas penerbangan pada Alur Laut Kepulauan Indonesia . Perbedaan tersebut yaitu pada UNCLOS 1982 tidak terdapat keharusan untuk minta izin terlebih dahulu dari negara yang wilayah perairan kepulauannya dilintasi sedangkan pada Konvensi Chicago 1944 diberikan ketentuan bahwa pesawat udara asing yang akan melintasi wilayah perairan suatu negara harus terlebih dahulu minta izin dari negara yang bersangkutan .

Namun dalam Konvensi Chicago 1944 dibedakan mengenai jenis penerbangan antara penerbangan yang memerlukan izin dan penerbangan yang tidak memerlukan izin yaitu "*Schedule flight*" dan "*Non Schedule flight*". Sesuai dengan Article 6 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa :

"No schedule international air service 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"

maka setiap penerbangan Internasional dari dan ke wilayah negara lain harus ijin terlebih dahulu (*schedule flight services*). Sedangkan untuk penerbangan yang tidak berjadwal diatur dalam Article 5 Konvensi Chicago 1944 yang pada prinsipnya memberikan hak untuk terbang dari atau ke wilayah negara lain tanpa ijin terlebih dahulu. . Ketentuan article 5 Konvensi Chicago 1944 ini merupakan akibat dari pengakuan suatu kebiasaan internasional mengenai kedaulatan negara di ruang udara . Jadi penerbangan yang bukan penerbangan teratur diperbolehkan tanpa adanya keharusan meminta ijin terlebih dahulu atau kalau diperlukan juga melakukan pendaratan untuk keperluan "*non traffic*" , asal saja diperhatikan segala ketentuan Konvensi Chicago 1944 atau peraturan nasional demi kepentingan keamanan negara . Dengan demikian berarti bahwa pada penerbangan berjadwal haruslah berdasarkan pada suatu kesepakatan atau perjanjian dengan negara yang dilewati atau dituju lebih dulu .⁷

⁷Dina Sunyowati, S.H, M.Hum,op.cit,h. 445

Di dalam Konvensi Chicago 1944 memang tidak dijelaskan secara rinci mengenai pengertian "*schedule flight*" dan "*non schedule flight*". Namun dalam perkembangan selanjutnya Dewan International Civil Aviation Organization (disingkat ICAO) telah menerima batasan-batasan tentang masalah tersebut .

Konvensi Chicago 1944 yang ditandatangani tanggal 7 Desember 1944 tersebut merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan sipil . Konvensi tersebut menggantikan Konvensi Paris 1919 yang mengatur mengenai penerbangan internasional .

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas maka terdapat dua pokok permasalahan yaitu :

1. Bagaimanakah konsep kedaulatan negara di ruang udara dan di Alur Laut Kepulauan Indonesia ?
2. Bagaimanakah pengaturan mengenai hak lintas penerbangan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (selanjutnya akan disebut ALKI) ?

2. Penjelasan Judul

Untuk memperjelas apa yang menjadi pokok pembahasan dalam penyusunan skripsi ini maka penulis memandang perlu untuk memberikan penjelasan terhadap judul sebagai berikut :

“ Hak Lintas Penerbangan di Alur Laut Kepulauan Indonesia “

a. Menurut UNCLOS 1982 :

- Dalam Pasal 53 angka 3 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa :

Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran atau penerbangan sesuai dengan ketentuan konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zone ekonomi eksklusif lainnya

b. Menurut Konvensi Chicago 1944 :

- Dalam Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa :

“ Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft no engaged in schedule international air services shall have the right, subject to the observance of the the terms of this convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, ... “.

- Dalam Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa :

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting States, except with the special permission or other authorization of the State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

c. Menurut Undang-undang Republik Indonesia No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (selanjutnya akan disebut UU No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan) :

- Dalam pasal 1 ayat 1 UU No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan disebutkan :

Penerbangan ialah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan

udara, keamanan dan keselamatan , serta kegiatan dan fasilitas penunjang yang terkait.

Dari berbagai pengertian di atas maka secara keseluruhan dapat dijelaskan bahwa hak lintas penerbangan di Alur Laut Kepulauan Indonesia merupakan suatu hak yang digunakan untuk melakukan segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan serta kegiatan dan fasilitas penunjang yang terkait baik penerbangan berjadwal maupun penerbangan tak berjadwal untuk melintasi perairan dan laut teritorial Indonesia dengan cara terus menerus dan secepat mungkin sebagaimana yang dimaksud dalam Konvensi Chicago 1944 , UNCLOS 1982, dan UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan . Jadi penulisan skripsi ini membatasi pembahasan hanya pada hak lintas penerbangannya saja.

3. Alasan Pemilihan Judul

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan yang terletak diantara posisi silang yaitu diantara benua Asia dan benua Australia serta samudera Hindia dan samudera Pacific tentu membawa konsekuensi yaitu sebagai lintasan internasional dimana kapal atau pesawat udara asing akan melintasi wilayah kedaulatan Indonesia .

Sebagai lintasan internasional dan sebagai negara yang mempunyai kedaulatan atas wilayah perairan serta ruang udara di atasnya (pasal 2 UNCLOS 1982) maka Indonesia berhak untuk menentukan alur laut atas wilayah perairannya yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) . Alur Laut tersebut tidak hanya diperuntukkan bagi kendaraan air asing , tapi juga bagi pesawat udara asing yang akan melintas diatas alur laut tersebut , dimana pengaturan mengenai hak lintas penerbangan ini mengacu pada pasal 5 dan pasal 6 Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982 ..

Selain itu setelah adanya persetujuan IMO atas penetapan ALKI yang diusulkan oleh Indonesia tahun 1998 untuk melindungi wilayah udaranya , maka terdapat beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh pesawat udara asing yang akan melintasi alur laut kepulauan tersebut .

Hak lintas penerbangan di ALKI ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimanakah sebenarnya pengaturan hak lintas yang diperuntukkan bagi pesawat udara asing yang akan melakukan penerbangan diatas ALKI sehingga nantinya tidak mengakibatkan timbulnya masalah antara Indonesia dengan negara lain atas hak lintas penerbangan di ALKI tersebut .

4. Tujuan Penulisan

Skripsi ini saya tulis untuk memaparkan dan mengetahui:bagaimana pengaturan mengenai hak lintas penerbangan di ALKI .

Selain itu untuk memenuhi persyaratan akademis guna memperoleh gelar sarjana hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga .

5. Metode Penulisan

a. Pendekatan Masalah

Penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan yuridis normatif karena dalam penulisan ini segala penjelasan merupakan kajian dari peraturan perundang-undangan hukum nasional dan hukum internasional yang relevan dengan permasalahan yang ada serta menitikberatkan pada penerapan-penerapan peraturan-peraturan hukum nasional dan hukum internasional dalam praktek hak lintas penerbangan di Alur Laut Kepulauan Indonesia .

b. Sumber Bahan Hukum

1. Bahan Hukum Primer

Adalah bahan hukum yang diperoleh melalui wawancara/ interview dengan responden dalam hal ini Perwira Pembantu Hukum Armada RI Kawasan Timur serta praktisi di bidang hukum laut serta hukum udara dan angkasa.

2. Bahan Hukum Sekunder

Adalah bahan hukum yang diperoleh dari ketentuan-ketentuan hukum udara dan hukum laut internasional yang mengatur tentang hak lintas penerbangan di Alur Laut Kepulauan Indonesia, dokumen resmi, buku-buku dan literatur, hasil penelitian yang berwujud laporan, serta tulisan / karya ilmiah lainnya .

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

1. Studi Kepustakaan

Yaitu pengumpulan bahan hukum dengan cara mempelajari buku-buku sebagai bahan acuan serta hasil karya ilmiah lainnya sebagai pembantu kerangka teori mengenai masalah yang menjadi obyek pembahasan .

2. Wawancara / interview

Yaitu pengumpulan bahan hukum dengan cara mengadakan wawancara terhadap pihak yang terkait dalam penulisan ini yakni Perwira Pembantu Hukum (Pabankum) Armada RI Kawasan Timur . Wawancara ini dilakukan untuk mendapatkan data-data atau keterangan-keterangan yang dibutuhkan berkaitan obyek penulisan ini .

d. Analisa Bahan Hukum

Penulisan ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dalam menganalisa bahan hukum, maksudnya adalah menjabarkan data yang

telah diperoleh sehingga akan didapat kesimpulan yang digunakan sebagai jawaban atas permasalahan yang ada .

6. Pertanggungjawaban Sistematika

Sebagai dasar pertanggungjawaban sistematika penulisan skripsi ini , penulis akan membagi penulisan dalam 4 bab , antara bab yang satu dengan bab yang lain merupakan satu rangkaian yang saling berkaitan sehingga penulisan ini menjadi suatu kesatuan yang tidak dapat dipisah-pisahkan . Hal ini dimaksudkan untuk memperjelas arti dan maksud penulisan ini .

Bab I , sebagai bab pendahuluan diuraikan secara garis besar tentang latar belakang penulisan serta permasalahan-permasalahan yang dibahas pada bab-bab berikutnya .

Bab II , diuraikan tentang batasan-batasan wilayah kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan sehingga akan diperoleh gambaran yang jelas mengenai sejauh mana wilayah kedaulatan Indonesia tersebut yang meliputi perairan serta ruang udara di atasnya . Bab ini terdiri dari dua sub bab yaitu Kedaulatan negara atas wilayah perairan Indonesia dan Kedaulatan negara di ruang udaranya serta konsep negara kepulauan .

Bab III , diuraikan tentang hak lintas penerbangan di ALKI yang pengaturannya berdasarkan pada Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982. Dalam bab terdiri atas dua sub bab yaitu pengaturan hak lintas

penerbangan di ALKI dan peran IMO dalam penetapan dan pengaturan ALKI. Pada pengaturan hak lintas penerbangan di ALKI akan dijelaskan mengenai pengaturan hak lintas penerbangan sesuai hukum nasional dan hukum internasional dimana ICAO membagi jenis pesawat udara dalam "schedule flight" dan "non schedule flight" , serta pengaturan hak lintas penerbangan setelah disetujuinya ALKI oleh IMO yaitu dengan adanya beberapa persyaratan bagi pesawat udara asing yang akan melintasi ALKI. Selanjutnya dalam sub bab berikutnya yang membahas mengenai peran IMO dalam penetapan ALKI dan hak lintas penerbangannya..

Bab IV , sebagai bab penutup berisi kesimpulan dan saran atas permasalahan yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya . Kesimpulan merupakan ringkasan isi bab-bab terdahulu , sedangkan melalui saran yang disampaikan diharapkan dapat memberi sumbangan bagi perkembangan (ilmu) hukum pada umumnya dan hukum udara dan angkasa pada khususnya .

BAB II

WILAYAH KEDAULATAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN

I. Kedaulatan Negara atas wilayah perairan Indonesia dan ruang udara diatasnya

Berdasarkan Surat Edaran yang dikeluarkan oleh Dinas Hidro-Oceanografi dalam Surat Edar No. SE / 2795 / X / 96 / Hid , dapat diketahui bahwa wilayah Indonesia terdiri dari ± 17.508 pulau yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil dan berada di posisi silang yaitu antara dua benua dan dua samudera. Hal ini membawa konsekuensi yaitu sebagai lintasan internasional dimana kapal atau pesawat udara asing akan melintasi wilayah Indonesia.

Masalah lintas pelayaran atau lintas penerbangan berkaitan erat dengan masalah kedaulatan. Kedaulatan yang dimaksud di sini yaitu kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif di wilayahnya.⁸, yang disebut sebagai kedaulatan teritorial. Suatu negara tidak dapat melaksanakan yurisdiksi eksklusifnya ke luar dari wilayahnya yang dapat mengganggu kedaulatan wilayah negara lain. Suatu

⁸Huala Adolf, S.H; Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional, Rajawali Pers, Jakarta, 1991, h. 99

negara hanya dapat melaksanakannya secara eksklusif dan penuh hanya di dalam wilayahnya saja.

Kedaulatan teritorial suatu negara mencakup tiga dimensi, yang terdiri dari tanah (daratan) yang mencakup segala yang ada di bawah dan diatas tanah itu , laut dan udara. Berpijak pada UNCLOS 1982 dan UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, secara yuridis wilayah perairan Indonesia dapat ditinjau secara horizontal dan vertikal.⁹ Apabila ditinjau secara horizontal maka kita menganalisa dari tepi pantai secara mendatar sampai ke tengah laut. Berdasarkan pasal 3 UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, maka wilayah perairan Indonesia secara horizontal yaitu :

1. Perairan pedalaman

Pasal 3 ayat (4) UU No. 6 Prp. 1996 menyebutkan bahwa :

Perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu penutup sebagaimana dimaksud dalam pasal 7.

2. Perairan kepulauan

Menurut pasal 3 ayat (3) UU No. 6 tahun 1996 :

Perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai

⁹Syahmin A.K, Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut International , Binacipta, Bandung , 1988

3. Laut teritorial Indonesia

Menurut Pasal 3 UNCLOS 1982 tentang lebar laut teritorial, menyebutkan bahwa :

“Setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini.”

Dari ketentuan tersebut maka dapat diketahui bahwa laut teritorial adalah laut yang berada di sisi luar garis pangkal kepulauan yang lebarnya 12 mil laut diukur dari garis pangkal kepulauan.

Dengan mengacu pada ketentuan UNCLOS 1982 tersebut, maka pasal 3 ayat (2) UU No. 6 tahun 1996 menyatakan :

Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana di maksud dalam pasal 5

sedangkan bila ditinjau secara vertikal maka wilayah Indonesia, selain daratan terdiri dari :

1. Wilayah perairan Indonesia, yang terdiri dari laut teritorial beserta perairan pedalaman dan perairan kepulauannya.
2. Wilayah udara di atas perairan Indonesia

Dalam UURI No.15 Tahun 1992 secara tegas dijelaskan pengertian wilayah udara. Menurut pasal 1 angka 2 dinyatakan :

“ Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia “.

Tetapi dalam pasal ini tidak dijelaskan mengenai wilayah perairan Indonesia. Dalam hal demikian maka berlaku UU No.6 Tahun 1996

tentang Perairan Indonesia. Dalam pasal 3 disebutkan bahwa wilayah perairan Indonesia adalah laut teritorial beserta perairan pedalaman dan perairan kepulauannya. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka Indonesia berdaulat atas ruang udara di atas perairan kepulauannya. Selain itu pasal 4 UU No. 15 Tahun 1992 menyatakan bahwa :

“ Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia “

Dengan ketentuan diatas maka dapat diketahui bahwa Indonesia tidak hanya berdaulat atas wilayah perairannya saja tapi juga ruang udara diatasnya. Namun sampai saat ini belum ada kesepakatan di forum internasional mengenai batas atau jarak ketinggian ruang udara yang mejadi kedaulatan suatu negara atas ruang udara tersebut.¹⁰ Dalam penjelasan pasal 30 ayat (3) huruf c UU No.20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia dikatakan bahwa Indonesia telah menyatakan wilayahnya di dirgantara (terdiri atas ruang udara dan antariksa) termasuk orbit geo stasioner yang jaraknya ± 36.000 km.¹¹

Di bawah ini penulis akan menjelaskan mengenai kedaulatan wilayah Indonesia yang terdiri atas kedaulatan atas wilayah perairan Indonesia dan kedaulatan atas ruang udara di atasnya.

¹⁰Lembaga Ketahanan Nasional, Kewiraan Untuk Mahasiswa, PT. Gramedia Pustaka Umum, Jakarta, 1997, h.34

¹¹Lembaga Ketahanan Nasional, *ibid*, h.34

Wilayah Indonesia selain daratan dan laut juga mencakup ruang udara di atasnya. Wilayah ini sudah sejak lama dibahas, terutama tampak pada dalil Hukum Romawi yang berbunyi “ *cujus est solum, ejus est usque ad coelum*”¹² Dalil ini berarti “ 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 berada di dalam tanah tersebut.

Sebelum abad ke-19 , perhatian negara terhadap wilayah ini belum ada sama sekali. namun setelah berhasil ditemukannya pesawat terbang oleh Wright bersaudara, ruang udara mulai diperhitungkan oleh masyarakat internasional. Dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 memberikan kepada suatu negara kedaulatan yang eksklusif di atas wilayahnya termasuk perairan teritorialnya.

Konvensi Paris 1919 ini diganti oleh Konvensi Chicago 1944 yang diterima secara universal. Dalam Konvensi ini, ditegaskan kembali bahwa setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya.¹³ Pesawat udara asing baik pesawat sipil ataupun militer tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya . Ini berarti kebebasan berlayar (innocent passage) tidak berlaku untuk hak lintas di ruang udara.

¹²Huala Adolf, *op. cit.*, h.114

¹³Article 1 Konvensi Chicago 1944, *op.cit*

Mengenai ruang udara , maka berkaitan dengan wilayah udara. Pasal 1 angka 2 UURI No. 15 Tahun 1992 mengatur mengenai wilayah udara.

Menurut pasal tersebut ¹⁴ :

“ Wilayah udara adalah ruang udara diatas wilayah daratan dan perairan Re - publik Indonesia “

Dengan adanya pasal tersebut, Indonesia secara tegas melindungi wilayah udaranya. Hal ini karena wilayah udara belum diatur secara tegas sebelumnya baik pada Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944. Kedua Konvensi tersebut tidak mengatur secara tegas wilayah udara diatas laut teritorial. Menurut ketentuan UNCLOS 1982, pasal 2, yang berbunyi :

1. Kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu Negara Kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasannya dinamakan laut teritorial..
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara diatas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya.
3. Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.

Berdasarkan ketentuan pasal 2 ayat 2 UNCLOS 1982 tersebut secara umum dikatakan bahwa negara yang berpantai berdaulat atas ruang udara diatas wilayah tersebut meluas sampai dengan laut teritorialnya.. Dan juga dikatakan bahwa pelaksanaan kedaulatan itu sesuai dengan UNCLOS1982

¹⁴Pasal 1 angka 2 UURI NO. 15 Tahun 1992

dan aturan hukum internasional lainnya, sehingga pelaksanaan kedaulatan atas wilayah udara berlaku ketentuan Konvensi Chicago 1944.¹⁵

Berkaitan dengan hal tersebut, maka bagi negara Indonesia berlaku ketentuan tentang negara kepulauan., sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) UU No. 6 tahun 1996 yang menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan. Berdasarkan pasal 49 UNCLOS 1982 , dikatakan bahwa :

1. Kedaulatan suatu Negara Kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47 disebut sebagai perairan kepulauan , tanpa memperhatikan kedalaman atau araknya dari pantai.
2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung didalamnya
3. Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini.
4. Rejim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam Bab ini bagaimanapun juga tidak boleh di bidang lain mempengaruhi status perairan kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh Negara Kepulauan, atas perairan demikian dan ruang udara , dasar laut dan tanah dibawahnya , serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Dengan ketentuan di atas, perairan kepulauan dan ruang udara di atasnya yang dulu merupakan wilayah bebas menjadi wilayah kedaulatan negara kepulauan.

Bila dikaitkan dengan Konvensi Chicago 1944, khususnya tentang kedaulatan negara atas wilayah udara diatasnya, article 1 Konvensi Chicago 1944 mengatakan :

¹⁵Hermawan Ps. Notodipoero, S.H.M.S, Implikasi Konvensi Hukum Laut PBB 1982 terhadap Hukum Udara Republik Indonesia, Yuridika No. 2 Tahun IX Maret - April 1994, h. 13

“ The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory “.

Istilah lengkap (complete) dan eksklusive dalam ketentuan tersebut merupakan suatu kelanjutan dari doktrin internasional yang telah baku dan dianut oleh masyarakat internasional, yaitu “ *Doctrine of complete and exclusive sovereignty in the national air space* “.

Sedangkan tentang wilayah negara dikatakan dalam article 2 Konvensi Chicago 1944, bahwa :

“ For the purpose of this convention the territory of a state shall be deemed to the land areas and territorial waters adjacent there to under sovereignty, sezerainty, protection or mandate of such state “.

Oleh karena itu, pengertian kedaulatan atas wilayah teritorial menurut Konvensi Chicago 1944 harus diartikan secara lebih luas, yaitu termasuk negara kepulauan meluas sampai batas perairan kepulauan yang merupakan kesatuan dengan daratan. Demikian juga ketentuan article 1 Konvensi Chicago 1944 di mana negara berdaulat atas ruang udara di atas teritorialnya harus diartikan bahwa Negara Kepulauan juga berdaulat atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya sampai batas perairan teritorialnya.¹⁶

Dalam pasal 4 UU No.6 tahun 1996, pemerintah Indonesia menyatakan bahwa:

“ Kedaulatan Negara Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara diatas laut teritorial , perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung.didalamnya”.

¹⁶Hermawan Ps. Notodipoero, S.H.MS ,op. cit. ,h. 14,

Berdasar pada ketentuan pasal 4 UU No. 6 Tahun 1996 tersebut, maka Indonesia mempunyai kedaulatan penuh atas laut teritorial dan perairan kepulauannya.. Oleh karena itu Indonesia berhak untuk menentukan alur laut kepulauan dan rute penerbangan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 53 UNCLOS 1982.

II. Konsep Negara Kepulauan

Sebelum berlakunya Konsep Negara Kepulauan yang dikeluarkan pada tanggal 13 Desember 1957, sistem perairan wilayah Indonesia masih bersumber kepada Ordonansi Laut Territorial dan Lingkungan Maritim (Territoriale Zee and Maritime Kringen Ordonantie disingkat TZMKO) Stb. 1939 No. 442, yang beriakunya didasarkan pada aturan peralihan dari UUD 1945.¹⁷

Berdasarkan TZMKO tersebut, di Indonesia dianut sistem wilayah perairan dengan lebar laut territorial 3 mil diukur dari garis-garis air rendah (garis air pasang surut) pulau-pulau atau bagian dari pulau yang termasuk wilayah Republik Indonesia, kecuali di muara sungai dan di teluk yang lebar mulutnya kurang dari 10 mil laut, di mana garis lurus dapat digunakan sebagai garis pangkal territorial di mulut teluk tersebut.¹⁸

¹⁷DR. Atje Misbach Muhjiddin S.H., Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing , Alumni,1993, Bandung, h.43-44

¹⁸Pasal 1 TZMKO Stb. 1939 No. 442

Dalam hal sebuah gugusan pulau yang terdiri dari dua atau lebih pulau-pulau, lebar laut 3 mil diukur dari garis lurus yang menghubungkan titik terluar pada garis-garis air rendah pada bagian luar pulau dari gugusan kepulauan itu dimana jarak antara titik ini tidak melebihi 6 mil, dan selat yang lebarnya kurang dari 6 mil serta menghubungkan dua wilayah laut bebas dan Indonesia bukan satu-satunya negara pantai, maka pembagian garis batas antara kedua negara ditarik pada tengah-tengah selat itu..

Sistem wilayah perairan yang menganut pada TZMKO Stb. 1939 No. 442 tersebut sangat tidak menguntungkan bagi Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau-pulau besar dan kecil, karena berakibat masing-masing pulau memiliki laut teritorialnya sendiri.

Keadaan ini telah mendorong bangsa Indonesia untuk mencari pemecahan yang berpangkal pada pendirian bahwa kepulauan Indonesia merupakan satu kesatuan dan lautan diantara pulau-pulau di Indonesia merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari bagian darat negara Indonesia. Berdasar pada pendirian ini maka laut teritorial haruslah terletak sepanjang garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar dari kepulauan Indonesia.¹⁹

Adanya kantong - kantong laut bebas di tengah - tengah wilayah perairan

¹⁹Prof. DR. Mochtar Kusumaatmadja , S.H., LL.M, Bunga Rampai, Hukum Laut, Binacipta, 1978, h. 6

Indonesia , terutama bagi pulau Sumatera dan Sulawesi yang sangat terbuka dari laut dan udara dapat mempermudah pihak luar masuk ke dalam daerah-daerah di Indonesia. Hal ini merupakan ancaman bagi keamanan di Indonesia.

Melihat kenyataan itu, mendorong Pemerintah Indonesia untuk melakukan perubahan sistem wilayah perairan dari sistem lama yang berdasarkan TZMKO Stb.. 1939 No. 442 , yakni lebar laut territorial 3 mil yang diukur dari garis pangkal yang menggunakan garis-garis air rendah sepanjang dan mengikuti liku-liku pantai dari masing-masing pulau di Indonesia, menjadi sistem wilayah perairan yang menjamin kesatuan wilayah darat dan perairannya tanpa ada pemisah antara pulau-pulau tersebut.

Usaha Pemerintah untuk melakukan perubahan sistem wilayah perairan Indonesia dimulai dengan pembentukan panitia interdepartemen yang menyusun sebuah rancangan Undang-undang yang berisi antara lain mengenai perubahan lebar laut territorial Indonesia dari 3 mil menjadi 12 mil. Yang kemudian pada tanggal 13 Desember 1957 , Pemerintah mengumumkan bahwa lebar laut wilayah perairan Indonesia adalah 12 mil dan lebar laut tersebut diukur dari garis dasar yang meng hubungkan titik luar dari pulau-pulau Indonesia yang terluar,

Adapun isi yang terpenting dari Deklarasi Pemerintah tanggal 13 Desember 1957 mengenai wilayah perairan Indonesia itu berbunyi sebagai berikut :

“ Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak dari pada Negara Republik Indonesia.

Lalu-lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia . Penetapan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik yang terluar daripada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-undang.”

Dengan memperhatikan isi dari konsep negara kepulauan, maka telah diperoleh suatu upaya untuk mempersatukan wilayah Indonesia yang berupa pulau-pulau yang terpisah-pisah akibat dianutnya lebar laut wilayah berdasarkan TZMKO Stb. 1939 No. 442 yang tetap berlaku sampai dikeluarkannya Konsep negara kepulauan.

Penetapan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis lurus yang menghubungkan pulau-pulau terluar dari titik-titik terluar , telah mengubah status perairan Indonesia yang tadinya berupa laut teritorial atau laut lepas kini berada di bawah kedaulatan penuh Negara Republik Indonesia. Dengan demikian laut yang dulu merupakan pemisah antara satu wilayah daratan dengan wilayah daratan lainnya di seluruh

kepulauan Indonesia berubah fungsi menjadi penghubung dan alat pemersatu seluruh daratannya.²⁰

Dengan Pengumuman Pemerintah tentang Konsep Negara Kepulauan tersebut, maka istilah negara kesatuan sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang Dasar 1945 (Pembukaan dan pasal 1 ayat 1 UUD 1945), tidak hanya mengandung pengertian kesatuan politik saja, tapi kesatuan wilayah yaitu wilayah darat, laut dan dasar laut serta tanah dibawahnya, udara di atasnya dan seluruh kekayaan alamnya.

Meskipun Indonesia telah menyatakan bahwa seluruh perairan Indonesia berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia secara penuh, tetapi pemerintah tetap memperhatikan kepentingan lalu lintas pelayaran kapal-kapal asing berupa lalu lintas damai, dengan syarat-syarat bahwa lintas pelayaran tersebut tidak mengganggu ketentraman, keamanan dan keselamatan Negara Republik Indonesia.

Sebagai tindak lanjut dari Deklarasi tahun 1957 itu, Indonesia telah mengeluarkan Undang-undang No. 4 Prp. tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Inti sari dari asas-asas pokok konsep negara kepulauan sebagaimana diundangkan dalam UU No. 4 Prp. tahun 1960 , mencakup hal-hal sebagai berikut :

- (1). Untuk menjamin dan menegaskan kesatuan bangsa , integritas wilayah dan kesatuan ekonomi Indonesia ditarik dari garis-garis

²⁰DR. Atje Misbach Muhjiddin, *ibid*, h.50.

pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar

- (2). Jalur laut wilayah selebar 12 mil diukur terhitung dari garis-garis pagkal lurus
- (3) Negara berdaulat atas segala perairan yang terletak dalam garis-garis pangkal lurus ini termasuk dasar laut dan tanah dibawahnya maupun ruang udara diatasnya, dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
- (4). Hak lintas damai kapal asing melalui perairan nusantara dijamin selama tidak merugikan kepentingan negara pantai dan mengganggu keamanan dan ketertibannya.²¹

Dengan dikeluarkannya UU No. 4 /Prp/1960 maka negara Indonesia secara yuridis dikenal sebagai negara kepulauan , sehingga “asas negara kepulauan “ perlu diperjuangkan dalam forum internasional antara lain berupa konferensi tentang Hukum Laut.

Pada Konferensi Hukum Laut ke III yang menghasilkan UNCLOS 1982,yang diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui UU No. 17 Tahun 1985 maka dunia dan Hukum Laut Internasional yang baru mengakui

²¹Mochtar Kusumaatmadja, op.cit., h.33

kedaulatan wilayah Indonesia atas perairan Indonesia yang terdiri dari laut wilayah 12 mil dan perairan nusantara Indonesia beserta ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah dibawahnya.

BAB III

LINTAS PENERBANGAN DI ALKI

I. Pengaturan mengenai hak lintas penerbangan di ALKI

Ketentuan mengenai hak lintas penerbangan di alur laut kepulauan tidak diatur sepenuhnya oleh Konvensi Chucago 1944 yang hanya memberikan batasan mengenai penerbangan berjadwal (Schedule flight) dan penerbangan tidak berjadwal (non schedule flight). Namun dengan adanya UNCLOS 1982 yang dalam beberapa pasalnya mengatur mengenai negara kepulauan dan alur laut kepulauan, maka ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 tersebut berlaku juga bagi lintas penerbangan di alur laut kepulauan. Meskipun ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 secara teknis sulit untuk diberlakukan bagi hak lintas penerbangan karena akan menimbulkan kesulitan-kesulitan tertentu.²² Agar dalam pelaksanaan hak lintas penerbangan di ALKI tidak menimbulkan kesulitan-kesulitan tertentu, maka perlu pemahaman mengenai hal-hal yang berkaitan tentang hak lintas penerbangan di ALKI , yaitu:

I.1 Hakekat ALKI

Sebagai salah satu wujud implementasi ketentuan UNCLOS 1982, yaitu pasal 53 ayat (1) UNCLOS 1982 yang menyatakan :

“ Suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus dan langsung serta secepat

²²Hermawan Ps. Notodipoero, S.HMS, op. cit, h.16

mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya “.

maka Indonesia telah menetapkan ALKI sebagai jalur lintas kapal atau pesawat terbang asing dalam pelayaran atau penerbangannya dari suatu laut bebas/ ZEE ke laut bebas / ZEE lainnya, melalui perairan Kepulauan Indonesia.

ALKI adalah alur laut termasuk ruang udara di atasnya yang merupakan suatu rangkaian dari sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk route hingga tempat keluar di wilayah perairan kepulauan dan wilayah udara. Di mana terdapat hak lintas bagi kapal-kapal asing dan pesawat terbang untuk melintas di ALKI tersebut.

Pada hakikatnya ALKI merupakan tuntutan Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan atas laut teritorial beserta perairan kepulauannya serta ruang udara di atasnya. Untuk menegakkan kedaulatan, keselamatan perairan dan ruang udara di atasnya, Pemerintah Indonesia menentukan alur-alur laut kepulauan untuk digunakan oleh kapal asing dan ruang udara di atasnya untuk digunakan sebagai rute penerbangan oleh pesawat udara asing, dimana ALKI ini merupakan suatu rute lintas yang hanya ada apabila sedang digunakan. Penetapan ALKI telah disetujui oleh Internasional Maritim Organization (disingkat IMO) pada tanggal 19 Mei 1998, yang terdiri dari tiga buah ALKI utara-selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III yang yang bercabang tiga menjadi ALKI

IIIA, ALKI IIIB, dan ALKI IIIC. Adapun alur-alur kepulauan yang dimaksud adalah :

- a. ALKI I dimulai dari Selat Sunda , Laut Jawa, Selat Karimata, Laut Natuna diakhiri di Laut Cina Selatan.
- b. ALKI II dimulai dari Selat Lombok , Selat Makassar , diakhiri di Laut Sulawesi
- c. -ALKI IIIA dimulai dari Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda (barat pulau Buru), Laut Seram, Laut Maluku , diakhiri di Samudera Pasifik.
-ALKI IIIB dimulai dari Laut Timor , Selat Leti , Laut Banda , Laut Seram, Laut Maluku dan diakhiri di Samudera Pasifik.
-ALKI IIIC dimulai dari Laut Arafuru , Laut Banda , Laut Seram, Laut Maluku dan diakhiri di Samudera Pasifik.

Dengan ditetapkannya alur-alur tersebut maka setiap pesawat terbang yang akan menikmati hak lintas penerbangan (over flight) di ALKI harus lewat di atas alur-alur tersebut sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

I.2 Pengaturan Internasional tentang Pelaksanaan Hak Lintas Penerbangan di ALKI

Dalam menikmati hak lintas penerbangan di ALKI, pesawat udara asing harus mematuhi berbagai ketentuan yang ada untuk pelaksanaan hak lintas penerbangan tersebut. Berdasar pada ketentuan yang terdapat

dalam pasal 53 ayat (2) dan (3) UNCLOS 1982, dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

- > bahwa semua kapal dan pesawat udara menikmati hak lintas di alur laut dan rute penerbangan yang telah ditetapkan
- > bahwa hak lintas alur-alur kepulauan itu merupakan pelaksanaan hak pelayaran (*right of navigation*) dan penerbangan (*overflight*) , bukan merupakan kebebasan berlayar.
- > bahwa lintas pelayaran itu dilakukan dengan cara yang biasa
- > bahwa lintas itu dilakukan hanya semata-mata untuk transit yang terus-menerus, tak terputus, cepat dan langsung.
- > lintasan itu dimaksudkan hanya untuk menghubungkan satu bagian laut lepas/ZEE dengan bagian laut lepas/ZEE lainnya

Ketentuan dalam pasal 53 ayat (2) dan (3) UNCLOS 1982 tersebut berlaku juga bagi pesawat udara yang akan melintasi ALKI. Hanya saja sesuai dengan Konvensi Chicago 1944 untuk lintas pesawat udara asing diperlukan ijin terlebih dahulu dari Pemerintah Indonesia sebagai negara yang wilayahnya akan dilintasi. Ijin tersebut hanya untuk penerbangan berjadwal (*schedule flight*).²³ Dalam hal ini diakui adanya hak masing-masing negara untuk melindungi penerbangan nasionalnya dari persaingan yang tidak seimbang, selain juga harus mengingat “ *freedom* “ di udara yang telah disepakati.

²³Article 6 Konvensi Chicago 1944, *op. cit*

Pada Konferensi Chicago 1944, beberapa negara mengusulkan memasukkan " lima kebebasan di udara (Five Freedoms of The Air) " di dalam Konvensi. Oleh karena itu, terdapat adanya dua perjanjian yang ditandatangani di Chicago , yaitu : International Air Services Transit Agreement tanggal 7 Desember 1944 dan International Air Transport Agreement pada tanggal yang sama. Kelima kebebasan tersebut diatur dalam perjanjian kedua.²⁴ Kelima kebebasan di udara tersebut yaitu :

- (a). terbang melintasi wilayah asing tanpa mendarat
- (b). mendarat untuk tujuan-tujuan komersial
- (c). menurunkan penumpang di wilayah negara asing yang berasal dari negara asal pesawat udara
- (d). mengangkut penumpang pada lalu lintas negara asing yang bertujuan ke negara asal pesawat udara
- (e). mengangkut angkutan antara dua negara

Berkaitan dengan Scheduled flight maka yang paling penting adalah adanya bilateral agreement diantara negara-negara yang berkepentingan, dimana syarat-syarat timbal balik yang diajukan merupakan hal yang utama.

Sedangkan untuk penerbangan tidak berjadwal (non schedule flight), memiliki hak untuk melintasi wilayah negara lain tanpa ijin terlebih dahulu²⁵. Ketentuan article 5 Konvensi Chicago ini merupakan akibat dari suatu

²⁴Huala Adolf , S.H., *op.cit.* h..117-118

²⁵Article 5 Konvensi Chicago 1944,*op.cit*

kebiasaan internasional mengenai kedaulatan negara di ruang udara. Jadi penerbangan melalui negara lain yang bukan penerbangan berjadwal (non scheduled flight) diperbolehkan melintas tanpa adanya keharusan meminta ijin terlebih dahulu atau kalau diperlukan juga melakukan pendaratan untuk keperluan " *non traffic* ", asal saja diperhatikan segala ketentuan Konvensi Chicago 1944 atau peraturan nasional demi kepentingan keamanan negara. Hal lain yang penting dalam masalah lintas ini ialah bahwa negara peserta konvensi juga diberikan hak, yaitu :

" demi keamanan penerbangan itu sendiri , *to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribes routes or to obtain special permission for such flights* " .

Selain itu, bagi penerbangan yang tidak berjadwal diberikan kebebasan komersial seperti yang dirumuskan dalam alinea 2 article 5 Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan :

" Such aircraft , engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire or other than scheduled international air services shall also , subject to the provisions of article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it consider desirable " .

Nampaknya pada ketentuan ini pun menggambarkan bahwa pada akhirnya negara yang bersangkutan selalu masih mempunyai hak untuk memberikan pembatasan tertentu menurut kehendak negara tersebut, dimana diberikan

wewenang kepada negara tempat pesawat melakukan penerbangan untuk menentukan syarat-syarat yang harus diikuti oleh penerbangan internasional tidak berjadwal.

Berkaitan dengan penerbangan berjadwal dan penerbangan tidak berjadwal, tidak dijelaskan secara rinci di dalam Konvensi Chicago 1944. Tetapi dalam perkembangan selanjutnya, Dewan ICAO yang merupakan badan khusus PBB yang berfungsi untuk mengawasi penerapan hukum udara, melaporkan setiap pelanggaran konvensi dan mengadakan penelitian mengenai transportasi udara dan navigasi tersebut memberikan pembatasan tentang masalah tersebut, yaitu :

“ A Scheduled international air service is a service of flights that posses all the following characteristic :

- a. It passes through the airspace over territory of more than one State
- b. It is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public;
- c. It is operated, so as to serve traffic between the two or more points, either :
 - (I). according to a published time-table, or
 - (ii). with flight so regular of frequent that they constitute a recognizably systematic series

Jadi bilamana salah satu syarat yang diperlukan bagi penerbangan berjadwal tersebut tidak, maka penerbangan itu menjadi penerbangan tidak berjadwal.

Satu hal penting dalam kaitan ini ialah bahwa bagi The Air Traffic Service, perbedaan penerbangan berjadwal dan penerbangan tidak berjadwal tidak begitu penting oleh karena sudah menjadi kewajiban The Air Traffic Service memberikan pelayanannya agar tidak terjadi tabrakan dan juga mempertahankan lalu lintas penerbangan yang teratur.²⁶ Dalam pemberian pelayanan terhadap lalu lintas penerbangan ini, ditetapkan daerah tanggung jawab yang masing-masing disebut “ *Flight Information Region* ” (selanjutnya akan disebut FIR) dan “ *Upper Flight Information Region* ” (selanjutnya akan disebut UIR).

Diadakannya pembagian FIR dan UIR ini ialah untuk memberikan pelayanan bagi lalu lintas penerbangan di udara agar dapat menjamin keselamatan penerbangan itu sendiri, dimana terdapat beberapa jenis pesawat yang kesanggupan terbangnya tidak sama. Pemberian pelayanan bagi penerbangan yang terjadi dalam lapisan sampai jarak ketinggian 20.000 kaki itulah yang dimaksud FIR , sedangkan pemberian pelayanan bagi penerbangan yang terjadi dalam lapisan sampai pada jarak ketinggian di atas 20.000 kaki termasuk dalam UIR. Jadi pesawat udara yang melakukan penerbangan yang melintasi wilayah udara suatu negara tertentu, apakah itu penerbangan berjadwal maupun penerbangan tidak

²⁶ Frans E. Likadja, op. cit, h.140

berjadwal mempunyai beberapa kewajiban tertentu, antara lain bahwa penerbangan itu harus melalui jalur yang telah ditentukan (dalam pembahasan ini yaitu ALKI) dan harus melaporkan pula posisi dan keadaan cuaca yang dialaminya kepada daerah tanggung jawab di atas bagian FIR atau UIR mana ia berada.

Selain mengenai masalah ijin, dalam menikmati hak lintas penerbangan, pesawat udara asing yang akan menikmati lintas penerbangan di ALKI harus melaksanakan kewajiban yang terdapat dalam UNCLOS 1982 , pasal 39 untuk lintas transit yang berlaku juga bagi lintas alur laut kepulauan jo pasal 53 ayat (5) , yaitu :

- a. lewat dengan cepat di atas ALKI
- b. menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan,keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam piagam Perserikatan Bangsa Bangsa.
- c. menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena force majeure atau karena kesulitan
- d. mentaati Peraturan Udara yang ditetapkan oleh ICAO sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil ; pesawat udara pemerintah biasanya memenuhi tindakan keselamatan demikian dan setiap

waktu beroperasi dengan mengindahkan keselamatan penerbangan sebagaimana mestinya

- e. Pesawat udara yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil ke dua sisi dari garis sumbu , tapi tidak boleh terbang dekat pantai kurang dari 10 % jarak titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

I.3 Pengaturan Nasional dalam Pelaksanaan Hak Lintas Penerbangan di ALKI

Selain terdapat dalam peraturan internasional , hak lintas penerbangan di ALKI juga diatur dalam peraturan nasional. Pengaturan tersebut sebagai wujud atas diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan dan untuk melindungi wilayah kesatuan Republik Indonesia yang terdiri atas daratan , laut, dan ruang udara di atasnya.

a. Ketentuan Hak lintas Penerbangan dalam UU RI No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Dalam pasal 18 ayat (1) dan (2) UU No. 6 Tahun 1996 dinyatakan hal-hal sebagai berikut :

- > bahwa lintas ALKI yang telah ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982
- > bahwa lintas tersebut dilakukan dengan cara normal hanya untuk

melakukan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang

> bahwa segala jenis kapal dan pesawat udara negara berpantai maupun negara tidak berpantai menikmati hak lintas di ALKI

Ketentuan tentang hak lintas penerbangan yang terdapat dalam pasal 18 UU No. 6 Tahun 1996 ini tidak berbeda jauh dengan apa yang diatur dalam UNCLOS 1982

Namun ketentuan yang terdapat dalam UU No. 6 Tahun 1996 lebih dipertegas dengan pasal 19 ayat (6) yang menyatakan :

“ Kapal asing yang melakukan lintas alur laut kepulauan harus mematuhi alur-alur laut dan skema pemisah yang telah ditetapkan “..

Dari ketentuan ini dapat diketahui bahwa kecuali dengan izin Pemerintah Indonesia, kapal maupun pesawat udara asing yang melaksanakan lintas di luar ALKI yang telah ditetapkan dianggap melakukan pelanggaran.²⁷

b. UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Hak lintas penerbangan disamping diatur dalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia juga diatur dalam UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yaitu dalam pasal 13 .

Dalam pasal 13 , dinyatakan :

- (1) Pesawat udara yang dapat digunakan di wilayah RI hanya pesawat udara Indonesia
- (2). Penggunaan pesawat udara sipil asing dari dan ke atau melalui wilayah RI hanya dapat dilakukan dengan perjanjian bilateral, multilateral atau izin khusus pemerintah
- (3). Penggunaan pesawat udara negara asing dari dan ke atau melalui

²⁷Penjelasan pasal 19 UU No. 6 Tahun 1996

wilayah RI hanya dapat dilakukan berdasarkan izin khusus Pemerintah

(4).Izin khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan (3) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Dari ketentuan diatas, dapat diketahui bahwa setiap pesawat udara sipil asing yang akan melintasi wilayah udara Republik Indonesia atau melintasi ALKI harus mendapatkan izin atau melakukan perjanjian baik perjanjian bilateral maupun multilateral dengan pemerintah Indonesia. Untuk pesawat udara negara asing yang akan melintasi wilayah udara Republik Indonesia harus mendapatkan izin khusus dari pemerintah.

Yang dimaksud dengan pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.²⁸ Sedangkan pesawat udara sipil asing ialah pesawat udara selain pesawat udara negara yang didaftarkan dan / atau mempunyai tanda pendaftaran negara bukan Indonesia.²⁹

1.4 19 Persyaratan melalui ALKI

ALKI yang telah ditetapkan oleh pemerintah Indonesia dan telah diadopsi oleh IMO tersebut disertai oleh 19 persyaratan yang harus dipatuhi oleh kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan hak lintas ALKI. Meskipun belum di-Undangkan dalam ketentuan hukum nasional,

²⁸Pasal 1 angka 7 UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

²⁹Pasal 1 angka 8 dan 9 UU No. 15 Tahun 1992, *ibid.*

namun dengan adanya persetujuan IMO, 19 persyaratan tersebut sudah dapat diberlakukan³⁰. 19 persyaratan tersebut meliputi :

1. Kapal-kapal di ALKI tidak akan mengganggu atau mengancam kedaulatan, integritas teritorial atau kemerdekaan dan persatuan nasional Indonesia. Kapal-kapal tersebut tidak akan melaksanakan setiap tindakan yang berlawanan dengan prinsip-prinsip hukum internasional seperti yang ditetapkan dalam piagam PBB
2. Pesawat terbang di dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak dibolehkan untuk terbang di luar alur laut (diatas atau dengan pengecualian regime ICAO) dan pesawat terbang tidak akan terbang terlalu dekat dengan pulau-pulau ataudaratan di dalam teritorial Indonesia, termasuk daerah dalam ALKI
3. Pesawat terbang sipil asing yang melalui ALKI harus mengikuti aturan-aturan penerbangan sipil internasional seperti yang telah ditetapkan oleh ICAO
4. Kapal perang asing dan pesawat terbang militer asing ketika sedang melewati alur laut, tidak dibolehkan melakukan latihan perang - perangan.
5. Kapal perang asing dan pesawat terbang asing, yang merupakan satuan-satuan kapai perang asing, disamping kapal-kapal yang menggunakan tenaga nuklir, yang sedang melewati alur laut diharapkan untuk memberitahukan kepada pemerintah Indonesia

³⁰Wawancara langsung dengan Pabankum Armatim

- (yaitu Panglima TNI) terlebih dahulu untuk kepentingan keselamatan pelayaran dan untuk mengambil tindakan permulaan yang diperlukan jika terjadi sesuatu yang tidak menguntungkan.
6. Kapal- kapal yang membawa bahan nuklir diharuskan mempunyai peralatan perlindungan keamanan dan tetap berhubungan dengan TNI AL, sesuai dengan konvensi perlindungan fisik bahan-bahan nuklir.
 7. Pesawat terbang militer asing yang terbang di atas ALKI harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipil dan tetap berhubungan dengan Air Traffic Control (disingkat ATC) yang berwenang disamping memantau frekuensi darurat.
 8. Kapal-kapal asing atau pesawat terbang yang sedang transit sebaiknya bergerak secara hati-hati di ALKI yang penuh dengan kegiatan ekonomi (baik perikanan atau pertambangan). Untuk itu, kapal atau pesawat terbang yang sedang transit memperhatikan aturan-aturan yang menetapkan batas daerah pelayaran 1.250 m dari instalasi minyak dan gas, dan dilarang memasuki batas daerah aman 500 m sekitar instalasi minyak dan pipa gas dan selalu memperhatikan dan berhati-hati terhadap pipa dan kabel laut.
 9. Kapal-kapal ikan asing harus tetap menyimpan peralatan penangkapan ikan sewaktu transit, dan dilarang melaksanakan kegiatan

penangkapan ikan ketika transit.

10. Kapal-kapal yang melintas transit di perairan alur laut harus berhati-hati dan harus menggunakan peraturan sistem keselamatan navigasi internasional, serta dapat menunjukkan kemampuan sebagaimana kapal setempat atau sebagaimana nelayan dan pelaut setempat.
11. Setiap kapal-kapal yang melintas transit dilarang membuang benda-benda sisa beracun atau benda berbahaya seperti sampah di perairan Indonesia..
12. Setiap kapal dilarang untuk melakukan pembersihan tangki-tangki kapal atau mengotori wilayah perairan Indonesia di saat melakukan transit.
13. Pada saat kapal-kapal melintas tidak diizinkan untuk berhenti atau membuang sauh atau bergerak dengan formasi zig-zag berbolak-balik kecuali bila menghadapi situasi darurat atau situasi sulit.
14. Kapal-kapal yang melintas transit tidak diizinkan untuk menurunkan personel ataupun material dari dan ke kapal lain atau melayani berbagai kegiatan yang bertentangan dengan aturan-aturan keimigrasian, kepabean dan perekonomian ataupun kondisi kesehatan di wilayah Indonesia
15. Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit tidak

diizinkan untuk memberikan bantuan dan pelayanan pada pekerjaan survei atau penelitian ilmu pengetahuan kelautan, termasuk melakukan pengambilan contoh yang bertujuan untuk melakukan penyelidikan bersamaan dengan saat melintas tidak seharusnya melakukan kegiatan yang berbentuk aktivitas survei atau penelitian ilmu pengetahuan kelautan meliputi perairan alur laut Indonesia dan juga wilayah yang berada di atasnya.

16. Kapal-kapal dan pesawat terbang yang melintas transit dilarang melakukan pemancaran siaran-siaran yang tidak mendapat ijin atau memancarkan gelombang elektromagnetik yang dimungkinkan akan mengganggu sistem telekomunikasi nasional dan dilarang mengadakan komunikasi langsung dengan pihak-pihak perorangan atau kelompok-kelompok yang tidak memiliki ijin resmi di wilayah Indonesia.
17. Kapal-kapal yang melintas transit harus selalu memenuhi peraturan keselamatan navigasi internasional yang telah ditentukan..
18. Awak kapal yang memiliki muatan kapal dapat dikenakan denda baik secara individu maupun secara kelompok bila menimbulkan kerusakan-kerusakan yang ditimbulkan oleh mereka. Mereka harus mempunyai nilai asuransi yang cukup mampu untuk membayar atas kerusakan yang ditimbulkannya , termasuk kerusakan lingkungan laut sebagai akibat dari rusak-

an lingkungan

19. Untuk tujuan keselamatan navigasi dan untuk keselamatan di wilayah Indonesia, maka setiap kapal tanker asing, kapal penjelajah yang menggunakan energi nuklir, kapal penjelajah asing yang membawa muatan yang mengandung nuklir atau material berbahaya lain, kapal ikan asing dan termasuk kapal perang asing yang melintas di perairan Indonesia dari perairan ZEE atau dari wilayah laut lepas atau dari perairan ZEE menuju ke perairan laut lepas dan melintasi perairan Indonesia hanya diijinkan melintas melalui alur laut yang sudah ditentukan

II. Peran IMO dalam Penetapan ALKI³¹ dan Hak Lintas Penerbangannya.

IMO merupakan sub-organisasi PBB yang berorientasi pada masalah-masalah kemaritiman, utamanya masalah keselamatan di laut. Pembentukan organisasi yang berkedudukan di London, Inggris ini diterima oleh negara-negara anggota PBB pada tahun 1948 dan sampai saat ini beranggotakan 155 negara. Susunan organisasi ini terdiri dari Sidang Dewan (Assembly) yang merupakan forum pertemuan seluruh anggota yang dilaksanakan setiap dua tahun sekali, Sidang Council yang terdiri dari 32 negara anggota IMO dan diadakan setiap tahun.

³¹ Direktur Perjanjian Internasional , Implementasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, h.5 , dikutip dari International Maritime Organization Circular o Archipelagic Sea Lanes Passages, July, 1998

IMO merupakan organisasi teknis yang secara khusus bobot pekerjaannya dilakukan oleh komite-komite dan sub-komite. Sejalan dengan rejim hukum baru, pada tahun 1996 secara resmi pemerintah Indonesia mengajukan proposal penetapan tiga ALKI kepada IMO. Proposal ini dibahas pada sidang ke-67 *Maritime Safety Committee-MSC* pada bulan Desember 1996 dan Sidang ke-43 *Sub-Committee on Safety of Navigation* pada bulan Juli 1997. Desember 1997, Sidang ke-20 Dewan IMO, menerima laporan Sidang MSC ke-67 mengenai proposal Indonesia dan selanjutnya menetapkan agar proposal ini secara prosedural dapat dibahas pada Sidang MSC-69 termasuk pembahasan mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan persyaratan yang harus dipenuhi oleh Pemerintah Indonesia apabila proposal tersebut telah sesuai dengan ketentuan IMO mengenai pemberlakuan Alur Laut Kepulauan dan dapat diterima. Pada tanggal 19 Mei 1998, Sidang Pleno MSC-69 secara resmi menerima dan menempatkan Indonesia sebagai negara pertama yang mengajukan Alur Laut Kepulauan sesuai dengan ketentuan Konvensi.

Sejalan dengan penerimaan dan penetapan ini, IMO menetapkan beberapa ketentuan yang berkaitan dengan hak lintas penerbangan, antara lain :

- (a). Ketentuan ICAO mengenai penerbangan tetap berlaku bagi seluruh pesawat udara sipil yang menggunakan hak lintas diatas alur laut kepulauan.

- (b). Pesawat udara mempunyai hak lintas alur laut kepulauan sesuai ketentuan Konvensi. Selain itu pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpang 25 mil laut kedua sisi garis sumbu alur laut kepulauan, dan tidak boleh melintas dekat ke pantai kurang dari 10 % jarak antara titik yang terdekat yang membatasi alur laut kepulauan tersebut dengan pulau terdekat
- (c). Hak lintas ALKI tidak dapat ditunda , *hampered* atau *obstructed*
- (d). Setiap pesawat udara selama menggunakan hak lintas ALKI , wajib menghormati alur laut yang ditetapkan dan ketentuan Konvensi yang berlaku termasuk pasal 39
- (e). ALKI yang telah ditetapkan oleh IMO akan mulai berlaku saat diumumkan oleh Indonesia. Pengumuman ini dilakukan 6 bulan setelah penetapannya oleh pemerintah Indonesia sesuai dengan ketentuan perundangan Indonesia

BAB IV

PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Masalah lintas di ruang udara dalam hal ini lintas penerbangan di ALKI mempunyai hubungan yang erat dengan kedaulatan negara di ruang udara dan kedaulatan atas ALKI. Kedaulatan negara di ruang udara diatur dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 dimana setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan eksklusif terhadap ruang udara nasionalnya. Namun sampai saat ini belum ada kesepakatan di forum Internasional mengenai batas atau jarak ketinggian ruang udara yang menjadi kedaulatan suatu negara. Dalam penjelasan pasal 30 ayat (3) UU no. 20 Tahun 1982, Indonesia telah menyatakan kedaulatannya di dirgantara (terdiri atas ruang udara dan antariksa) termasuk orbit geostasioner yang jaraknya ± 36.000 km. Pelaksanaan pasal 1 ini tetap harus memperhatikan norma hukum internasional lainnya yaitu UNCLOS 1982. Pasal 2 ayat (2) dan 49 UNCLOS 1982 membuktikan bahwa kedaulatan wilayah Indonesia tidak hanya secara horizontal tapi juga secara vertikal yaitu tidak hanya mencakup wilayah perairan tapi juga mencakup ruang udara diatas wilayah perairan

tersebut. Hal ini sesuai dengan konsep negara kepulauan dimana Indonesia sebagai negara kepulauan yang wilayahnya merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak dapat dibagi-bagi. Selain itu dalam pasal 49 UNCLOS 1982 dinyatakan bahwa Indonesia mempunyai kedaulatan atas perairan kepulauan dan ruang udara di atasnya, sehingga Indonesia berhak dan berkewajiban untuk menentukan alur laut kepulauan Indonesia.

- b. Pengaturan hak lintas penerbangan di alur laut kepulauan selain diatur dalam ketentuan internasional yaitu dalam Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982 juga diatur dalam ketentuan nasional yaitu UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Dimana dalam ketentuan-ketentuan tersebut selain membedakan mengenai penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal baik yang harus meminta ijin maupun tidak dalam melintasi alur laut kepulauan suatu negara juga diperlukan adanya suatu perjanjian antara negara yang akan melintasi dengan negara yang wilayah teritorialnya akan dilintasi. Selain itu dengan adanya persetujuan Konsep ALKI oleh IMO, Indonesia juga menyertakan 19 persyaratan yang harus dipatuhi oleh kapal atau pesawat udara asing yang akan melintas di ALKI. Meski pun begitu sampai saat ini belum ada ketentuan baik secara nasional maupun internasional yang secara khusus mengatur

mengenai hak lintas penerbangan di alur laut kepulauan .

2. Saran

- a. Mengingat bahwa hak lintas penerbangan berkaitan erat dengan kedaulatan negara atas ruang udara, maka perlu diadakan perundingan internasional guna menentukan dan menetapkan batas atau jarak ketinggian ruang udara yang menjadi kedaulatan suatu negara. Dengan demikian terdapat suatu kepastian tentang hal tersebut yang selanjutnya dapat pula secara bersama-sama mengatur dan memecahkan masalah " lintas " itu dengan menitikberatkan pada tujuan untuk melayani kebutuhan sesama manusia
- b. Perlunya dibuat suatu ketentuan berupa Peraturan Pemerintah yang mengatur secara khusus mengenai hak lintas penerbangan di ALKI sebagai tindak lanjut atas penetapan ALKI, sehingga tiap pesawat udara asing yang akan melintas di wilayah udara Indonesia harus mematuhi ketentuan tersebut dan mematuhi rute penerbangan yang telah ditetapkan . Dengan demikian hak lintas penerbangan yang dilakukan pesawat udara asing tidak mengganggu dan mengancam kepentingan nasional serta kedaulatan wilayah Republik Indonesia dapat terjaga dengan baik.

DAFTAR BACAAN

DAFTAR BACAAN

Atje Misbach Muhjiddin , Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing, Alumni, Bandung, 1993

Frans E. Likadja, Bunga Rampai, Hukum Internasional, Binacipta, 1987

Huala Adolf , Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional, Rajawali Pers , Jakarta, 1991

Lembaga Ketahanan Nasional, Kewiraan untuk Mahasiswa, PT. Gramedia Pustaka Umum, Jakarta, 1997

Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Binacipta, Jakarta, 1978

_____ , Pengantar Hukum Internasiona I, Buku-I Bagian Umum, Binacipta, Bandung, 1982

Syahmin A.K, Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional, Binacipta, Bandung, 1988

Majalah :

Yuridika Nomor 2 Tahun IX, Maret-April, 1994

Yuridika Vol.14, Nomor 6, Nopember-Desember, 1999

Peraturan Perundang-undangan :

Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie, Stb 1939 Nomor 442

Convention on International Civil Aviation 1944(Chicago Convention 1944)

United Nation Convention on The Law of The Sea 1982

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of The Sea

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Surat Edar Dinas Hidro-Oceanografi Nomor SE / 2795 / X / 96 / Hid
tentang Penghitungan Jumlah Pulau Indonesia

Surat Keputusan Panglima TNI Nomor : Skep / 645 / VII / 1999 tentang
Naskah Sementara Petunjuk Lapangan TNI tentang Pengamanan Alur
Laut Kepulauan Indonesia

KOMANDO ARMADA RI KAWASAN TIMUR
STAF KHUSUS KOOPSKAMLATIM

Surabaya, 23 Januari 2001

N o m o r : B / 007 / I / 2001 / Khus
Lampiran : -
Perihal : Pemberitahuan Telah
Melaksanakan Survey

K e p a d a

Yth. Dekan Fakultas Hukum
Universitas Airlangga

Di

T e m p a t.

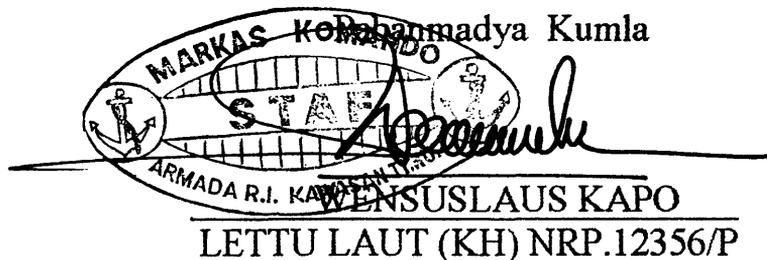
1. Menunjuk Surat Saudara Nomor : Nomor : 1358/ JO3.1.11 /PL /2000, tanggal 31 Agustus 2000, perihal Ijin Survey bagi Mahasiswa Fakultas Hukum UNAIR, atas nama :

KARLITA HESTIVIANA (NIM : 039714498)

2. Tersebut titik 1, dinyatakan “ TELAH SELESAI “
Melaksanakan SURVEY di STAF khusus Koopskamlatim.
3. Demikian, mohon menjadikan periksa.

A.n. ASKHUS KOOPSKAMLATIM

Komandan Komando



WENSUSLAUS KAPO
LETTU LAUT (KH) NRP.12356/P

BEGIN TEXT OF LIST OF SEA LANE RULES

Ships in sea lanes will not disturb or threaten the sovereignty, territorial integrity or independence and national unity of Indonesia. They will not carry out any action that would contravene the principles of international law as embodied in the United Nations Charter.

Aircrafts in archipelagic sea lanes passage are not allowed to fly outside the Sea Lanes (above an exception under ICAO Regime), and they are not to fly too close to Indonesian islands or Indonesian territory, including territory in the sea lanes.

Foreign civil aircraft passing through sea lanes must comply with international rules of civil aviation as established by ICAO.

Foreign warships and foreign military aircraft, while passing through sea lanes, are not allowed to conduct war exercises.

Foreign warships and military aircraft, which form components of foreign warships, as well as ships carrying nuclear energy, passing through sea lanes, are expected to inform the Indonesian Government (namely, the Commander of the Indonesia Armed Forces) in advance for the purpose of the safety of navigation and to take the necessary preparatory actions should something untoward happen.

Ships carrying nuclear materials are required to have physical security protection and maintain contact with the Indonesian Navy, in accordance with the Convention on the Physical Protection of Nuclear Materials.

Foreign military aircraft flying above the sea lanes must observe the safety of civil aviation and maintain contact with the authorized air traffic controllers as well as monitor emergency frequencies.

Transiting foreign ships and or aircraft should move carefully in sea lanes which are full of economic activities (either fisheries or mining). For that reason, transiting ships or aircrafts should observe the rules establishing limited navigating areas of 1.250 meters from oil and gas installations, and are prohibited from entering within 500 meters of safety zones around oil and gas installations and always observe and be careful with respect to the underwater cables and pipelines.

Foreign fishing vessels must keep their fishing gear stowed during transits, and are prohibited from carrying out any fishing activities while in transit.

Transiting ships through sea lanes have to follow applicable navigational rules for the safety of navigation and to be careful, and show due regard for local shipping as well as activities of local fishermen.

All transiting ships are prohibited from discharging waste or poisonous/dangerous materials as well as dumping in Indonesian waters.

All ships are prohibited from cleaning their tanks or polluting Indonesian waters while in trans-

All passing ships are not allowed to stop or anchor or to move in a zig-zag (back and forth) while passing except in case of force majeure or in distress.

Transiting ships are not allowed to disembark persons or goods and transfer them to other ships or to embark person /goods from other ships or to carry out other activities in contravention of laws, financial, immigration or health rules of Indonesia.

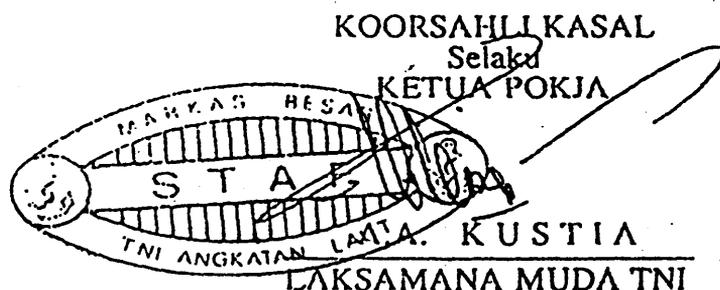
Ships and transiting aircraft are not allowed to carry out survey works or marine scientific research, including taking sample for the purpose of investigation during passage. They should not obstruct survey of marine scientific research activities carried out by Indonesia in the sea lanes or above.

Transiting ships and aircraft are prohibited from carrying out unauthorized broadcasting or to emit electromagnetic signals that could upset national telecommunications systems and are prohibited from establishing direct communications with unauthorized persons or certain groups in the territory of Indonesia.

Transiting ships shall always meet the applicable international requirements for the safety of navigation.

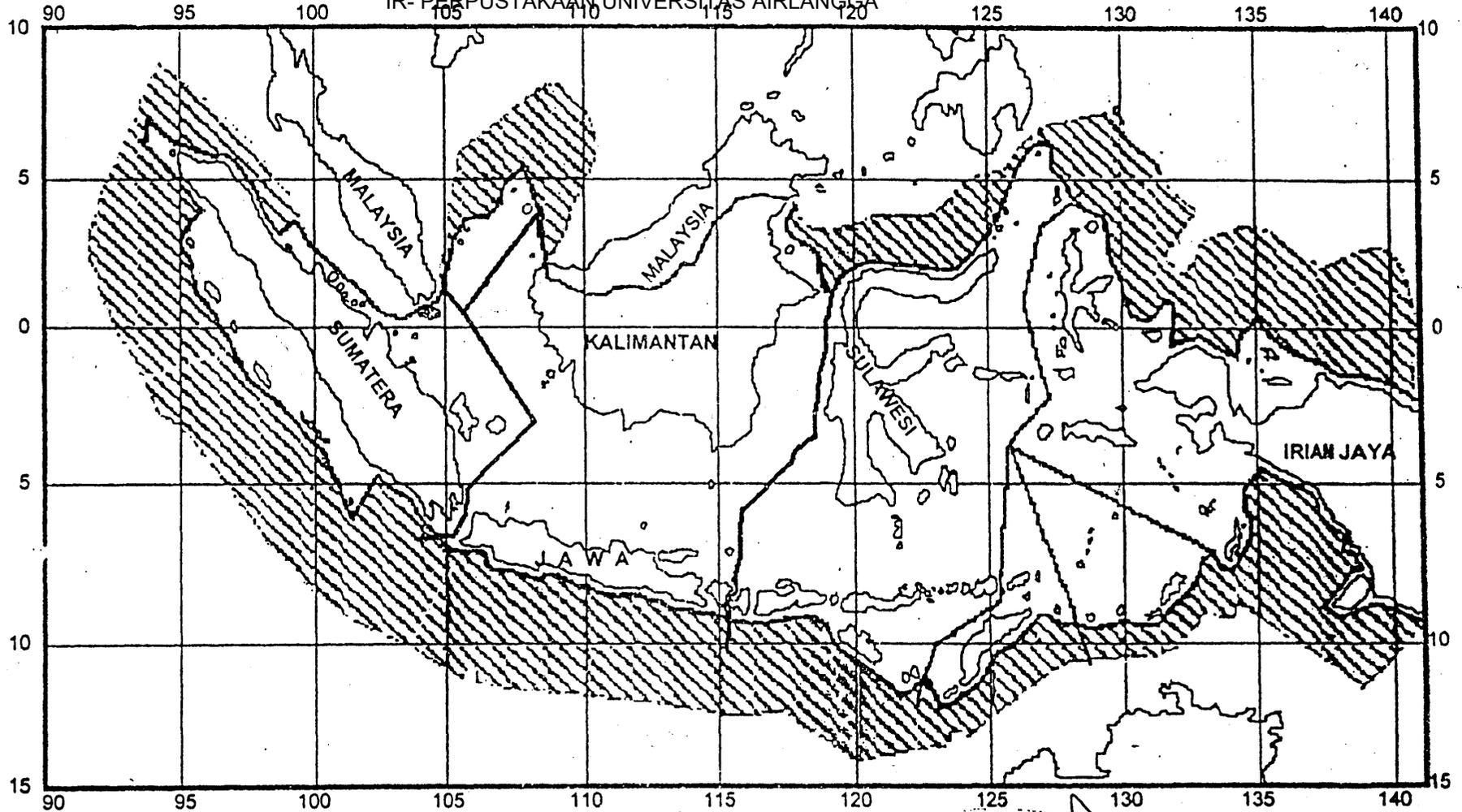
Shippers, cargo owners, and ship owners are strictly liable individually or collectively for the damage caused by the ship. They must have sufficient insurance to pay compensation for the damage, including damages to the marine environment, either direct, consequential or environmental damages.

For purposes of the safety of navigation and the safety of Indonesia, foreign tankers, vessels carrying nuclear energy, foreign vessel carrying nuclear substances other dangerous goods, foreign fish-vessels, as well as foreign warships passing through Indonesian waters from one part of the Exclusive Economic Zone or the High Seas to another part of the Exclusive Economic Zone or High Seas are recommended to pass through the sea lanes.



PETA ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA

IR- PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA



A.n. KEPALA STAF UMUM TNI
ASISTEN OPERASI

RAHASIA

ENDRIARTO SUTARTO
MAYOR JENDERAL TNI

KARLITA HESTIVIANA

SKRIPSI

HAK LINTAS PENERBANGAN ...