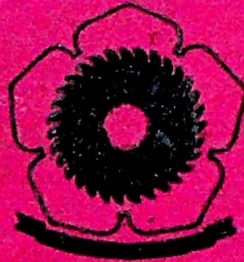


**KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT PURSUIT*) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING YANG MELANGGAR KEDAULATAN NEGARA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL**



**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

**Oleh:**

**DESSY RATNASARI**

**02101001187**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**INDRALAYA**

**2014**

SI  
341.460 7

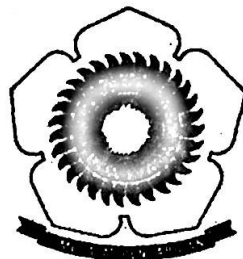
12: 26725/27286

Des

6

2014

**KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (HOT  
PURSUIT) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING YANG MELANGGAR  
KEDAULATAN NEGARA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN  
INTERNASIONAL**



**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh**

**Gelar Sarjana Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum**

**Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

**Oleh:**

**DESSY RATNASARI**

**02101001187**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**INDRALAYA**

**2014**

**LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM**

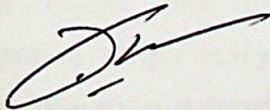
**Nama** : Desy Ratnasari  
**Nim** : 92101001187  
**Program Kekhususan** : Studi Hukum dan Masalah Transnasional

**JUDUL SKRIPSI:**

**KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT PURSUIT*)  
TERHADAP PESAWAT UDARA ASING YANG MELANGGAR KEDAULATAN  
NEGARA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL**

**Secara Substansi Telah Disetujui dan Dinyatakan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

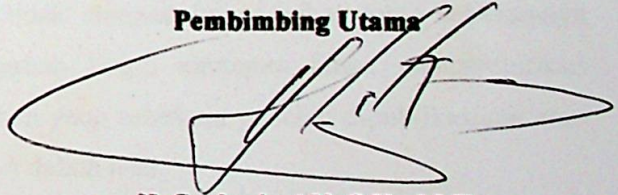
**Pembimbing Pembantu**



**Meria Utama, S.H., LL.M**

**NIP. 197805092002122003**

**Pembimbing Utama**

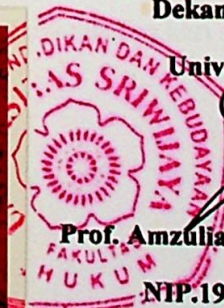


**H. Syahmin AK, S.H., M.H**

**NIP. 195707291983121001**

**Dekan Fakultas Hukum**

**Universitas Sriwijaya**



**Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D.**

**NIP. 196412021990031003**



## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Dessy Ratnasari  
Nomor Induk Mahasiswa : 02101001187  
Tempat/ Tanggal Lahir : Namu Ukur / 4 Mei 1991  
Fakultas : Hukum  
Strata Pendidikan : S1  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian/ Program Kekhususan : Hukum Internasional/ Studi Hukum dan Masalah Transnasional

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikianlah pernyataan ini telah saya perbuat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya, 26 Juni 2014



Dessy Ratnasari

## SURAT KETERANGAN HASIL PENGECEKAN PLAGIAT

Yang bertandatangan di bawah ini:

I. Nama : H. SYAHMIN AK, S.H., M.H.....  
NIP : 195707291983121001.....  
Jabatan : Pembimbing Utama

II. Nama : MERIA UTAMA, S.H., LL.M.....  
NIP : 197805092002122003.....  
Jabatan : Pembimbing Pembantu

Menerangkan bahwa Skripsi:

Judul : KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (HOT PURSUIT) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL.....

Nama Mahasiswa: DESSY RATNASARI .....

NIM : 02101001187 .....

Prog. Kekhususan:  Hukum Pidana  Hukum Perdata  
 Hukum Tata Negara  Hukum Administrasi Negara  
 Hukum Internasional

Setelah dilakukan pengecekan plagiarism dengan menggunakan program anti plagiat yang dilaksanakan pada:

Hari : RABU.....

Tanggal : 28 MEI 2014 .....

Waktu : Pukul 13.00 ..... WIB

Hasil Pengecekan

Terindikasi Plagiat : 5,8.... %

Demikian keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagai salah satu syarat pendaftaran ujian komprehensif.

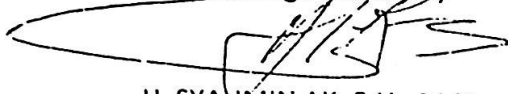
Pembimbing Utama,



MERIA UTAMA, S.H., LL.M  
NIP. 197805092002122003

Indralaya, 28 Mei 2014

Pembimbing Pembantu,



H. SYAHMIN AK, S.H., M.H  
NIP. 195707291983121001

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa karena kasihNya penulisan skripsi ini dapat diselesaikan sebagaimana mestinya.

Penulisan skripsi ini mengambil judul : **Kajian Yuridis Mengenai Hak Pengejaran Seketika (*Hot Pursuit*) terhadap Pesawat Udara Asing yang Melanggar Kedaulatan Negara dalam Hukum Udara Nasional dan Internasional**. Semoga semua bantuan, bimbingan dan pengarahan serta dorongan yang diberikan kepada penulis, mendapatkan balasan dari Tuhan Yang Maha Kuasa. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penulisan Skripsi ini, dan penulis mengharapkan kritik serta saran yang membangun dari pembaca guna perbaikan dimasa yang akan datang.

Demikianlah Skripsi ini disusun dan semoga apa yang penulis sajikan dapat menjadi masukan akademisi bagi perkembangan ilmu pengetahuan dalam bidang Hukum Udara Internasional serta dapat berguna dan bermanfaat bagi para pembaca untuk menambah bekal ilmu pengetahuan.

Palembang, Mei 2014

Penulis

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

*But Jesus looked at them and said to them, "With men this is impossible but with God all things are possible".*

(Matthew 19:26)

*"Finish what you've started". -- Dad*

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

- Alm. Ayah dan Ibuku tercinta
- Adikku Cynthia Alvionita
- Sahabat-sahabatku
- Teman-teman Hukum '10
- Almamaterku

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam penyelesaian skripsi ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak berupa moril, materil, bimbingan maupun petunjuk yang sangat berguna. Oleh karena itu penulis merasa berkewajiban untuk menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. **Tuhan Yesus Kristus** karena kasihNya selalu menyempurnakan hidupku sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik.
2. **Ibu Prof. Dr. Badia Parizade. M.B.A.** selaku Rektor Universitas Sriwijaya
3. **Bapak Prof. Dr. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
4. **Bapak H. Syahmin AK, S.H., M.H** selaku Ketua Jurusan Bagian Hukum Internasional dan Pembimbing I Skripsi.
5. **Ibu Meria Utama, S.H., LL.M** selaku Pembimbing II Skripsi.
6. **Bapak Dr. M. Syaifuddin, S.H., M.Hum, Ibu Arfiana Novera, S.H., M.Hum,** dan **Pak Arta, S.H., M.H** selaku Penguji pada saat seminar proposal.
7. **Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum** yang telah mengajar dan membimbing penulis selama menjadi mahasiswa Ekonomi Manajemen Universitas Sriwijaya hingga mencapai akhir kelulusan.
8. **Alm. Papa dan Mama** yang selalu memompa semangat dan mendoakan, kalian menjadi kekuatanku untuk terus berjuang.
9. **Cynthia Alvionita** adikku satu-satunya, partnerku dalam segala. *Love you to the moon and back, soul!*
10. **Kakak ku Arta Marina Banjarnahor,** buat dukungan dan pengorbanannya untuk membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini.
11. **Merry Christiani dan Joko Nainggolan,** terimakasih buat dukungan, nasehat, dan dorongan kalian mulai dari awal perkuliahan sampai akhir. *What would i do without you guys.* Sukses buat kita kedepannya.



12. **Lady Ballers**, Kak Juni, Merry, Devita, Cytra, Mela, Whel, Idan, Iblo, terimakasih buat doa dan dukungannya selama ini. *You guys such a my basketball teammates, sisters, bestfriends and also grafity foes for me. I love you to freaking death!*
13. **Teman-teman Bakum 2010**, Deddy, Henry, Maret, Yosephine, Hetty, Luther, Oce, Erlina, Maya, Monica, Satria, Alex, Yohanna, Ewis, Evie, Sarah, Riris, Hertika, Samuel, Fras, Eva, Nobel, Risdo, Marlina, Elkana, Job, Januari, Nico, Kurnia, Titin, Irene, Elfrida, Abner, Panter, Andry terimakasih untuk kebersamaan dan kekeluargaannya selama ini. Kalian memang teman-teman aku yang paling Batak!
14. **Teman-teman Studi Hukum Internasional**, Merry, Joko, Venty, Musa, Erwin, Oci, Wahyu, Fathur, Alev, Nindy, Hizkia, Tiur, Irene, Erlangga, terlebih buat suka duka selama KKL. Tetap eksis di saat kritis. *The more merrier, the more berisik-er!*
15. **Teman-teman PLKH Kelas D**, terlebih buat *MCC Player* Ewis, Keke, Amel, Marlina, Aprido, Guntur, Jimmy, Soekarno, Kevin, Aam, Wawan, Rizky, Rhino, Aldi, dan Ridho, terimakasih buat kerja sama kita selama proses PLKH dan persahabatan yang tetap terjalin baik hingga sekarang. *You guys are one of the best experiences in my life, my lovely silly team ever! D(ewo) nian!*
16. **Keluarga Gang Buntu**, Ladies kost yang sudah menjadi rumah sekaligus keluarga kedua buat ku, tangis dan bahagia ku.
17. **Keluarga Besar PDO Immanuel**, untuk doa-doa yang selalu menyertai.
18. **Keluarga Besar Parna dan Si Raja Oloan Indralaya** untuk kebersamaan dan segala bantuan selama ini untuk semua kebaikan.
19. **Semua rekan-rekan** yang telah membantu proses pembuatan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, terimakasih telah memeluk saya dengan doa-doa kalian.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN ANTI PLAGIAT.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian.....	10
D. Manfaat Penelitian.....	11
E. Metode Penelitian.....	11
1. Tipe Penelitian.....	11
2. Jenis Pendekatan Penelitian.....	12
3. Jenis Data.....	12

4. Bahan Penelitian.....	13
5. Teknik Pengumpulan Bahan Penelitian.....	14
6. Teknik Analisis dan Penarikan Kesimpulan.....	15

## **BAB II TINJAUAN UMUM HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT***

### ***PURSUIT*)**

A. Hak Pengejaran Seketika ( <i>Hot Pursuit</i> ).....	16
B. Teori Kedaulatan.....	19
C. Wilayah Kedaulatan Negara di Udara.....	24
D. Zona Udara Terlarang.....	32
1. Pengaturan Sebelum Perang Dunia Kedua (PD II).....	32
2. Pengaturan Setelah Perang Dunia Kedua (PD II).....	35
3. Undang-Undang No. 15 Tahun 1992.....	40
E. Hukum Pesawat Udara.....	41

## **BAB III HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT PURSUIT*) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL**

A. Pengaturan Hak Pengejaran Seketika ( <i>Hot Pursuit</i> ) terhadap Pesawat Udara Asing.....	51
B. Mekanisme Melakukan <i>Hot Pursuit</i> terhadap Pesawat Udara asing yang Melanggar Kedaulatan suatu Negara.....	70

## **BAB IV PENUTUP**

1. Kesimpulan.....77
2. Saran.....77

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **ABSTRAK**

### **KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT PURSUIT*) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING YANG MELANGGAR KEDAULATAN NEGARA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL DAN INTERNASIONAL**

**Oleh :  
Dessy Ratnasari**

Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*). Pelanggaran kedaulatan udara suatu Negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer sering terjadi dalam kegiatan lalu lintas udara internasional. Masalah pengelolaan dan pertahanan di wilayah perbatasan sangat erat kaitannya dengan konsepsi dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan penduduk dan wilayah. Penulisan ini menggunakan tipe penelitian normatif dengan pendekatan undang-undang dan pendekatan komparatif yang menggunakan teknik analisis secara kualitatif serta penafsiran bahan-bahan hukum relevan, kemudian ditarik kesimpulan melalui pola pemikiran deduktif ke induktif. Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan dan mekanisme hak pengejaran seketika dalam Hukum Udara Nasional dan Internasional sebagai upaya penegakan kedaulatan suatu negara, khususnya Negara Indonesia. Data yang digunakan yaitu Konvensi Chicago 1944, Konvensi Paris 1919, dan UU No. 1 Tahun 2009, serta UU No. 34 Tahun 2004 tentang TNI sebagai penegak kedaulatan dan hukum di ruang udara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih sering terjadi pelanggaran terhadap konvensi dan peraturan tersebut dalam praktek kenegaraan khususnya dalam pelaksanaan *hot pursuit*. Untuk itu penulis menyarankan agar pemerintah lebih spesifik dalam membuat peraturan dan sanksi tegas mengenai hal tersebut.

***Kata Kunci : hak pengejaran seketika, hot pursuit, hukum udara nasional dan internasional, kedaulatan wilayah udara.***

## ABSTRACT

### JURIDICAL ANALYSIS ON RIGHT OF HOT PURSUIT AGAINST FOREIGN AIRCRAFT THAT VIOLATE THE SOVEREIGNTY OF THE STATE IN NATIONAL AND INTERNATIONAL AIR LAW

By :

**Dessy Ratnasari; H. Syahmin AK, S.H., M.H; Meria Utama, S.H., LL.M**

A Country's sovereignty in the air space above its territory intact complete and exclusive sovereignty. Violations of the sovereignty of a Country's airspace by civilian and military aircraft often occurs in international air traffic activities. Management and defense case in the border region is closely associated with the basic conception of the State as an entity which has a population of sovereignty and territory. This writer used normative research type with statute approach and comparative study that uses techniques of qualitative analysis and interpretation of legal materials that are relevant, then draw conclusions through deductive to inductive thinking patterns. This research aims to find out how the arrangements and mechanisms for the legal right of hot pursuit in National and International Air Law as a country's sovereignty enforcement efforts, particularly Indonesia Country. The data used are the Chicago Convention of 1944, Paris Convention 1919, UU No. 1 Tahun 2009, and UU No. 34 Tahun 2004 about TNI as the enforcer of sovereignty and law in the air space, particularly in the implementation of hot pursuit. The results showed that it is still often the case of violation of the Convention and the regulation in State practice. The writer suggested that the Government be more specific in making the rules and sanction expressly concerning such matters.

***Keywords : hot pursuit, national and international air law, sovereignty of airspace.***



## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang mempunyai kurang lebih 17.508 pulau, baik pulau besar dan juga pulau kecil.<sup>1</sup> Mengingat besarnya negara Indonesia tersebut, pengaturan mengenai batas wilayah menjadi sangatlah penting. Konstitusi negara Indonesia, tepatnya pada Pasal 25A Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 telah memuat pengaturan batas dan hak wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>2</sup>

Berbeda dengan hukum laut yang umumnya bersumber pada hukum kebiasaan, hukum udara dan angkasa luar terutama didasarkan pada ketentuan-ketentuan konvensional, sedangkan hukum kebiasaan hanya mempunyai peranan tambahan dalam pembentukan hukum udara dan angkasa luar. Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa ruang udara yang berada di atas wilayah suatu negara dikategorikan sebagai ruang udara nasional atau wilayah kedaulatan bangsa, sementara antariksa dikendalikan secara

---

<sup>1</sup> Mahendra Putra Kurnia, 2008, *Konsep pengelolaan Pulau-Pulau Terluar sebagai Upaya untuk Mempertahankan Keutuhan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*, Karya ilmiah yang disusun dalam rangka memperoleh gelar Magister di Fakultas Hukum Brawijaya Malang, hlm. 1, <http://www.lppm.ub.ac.id>, diakses pada tanggal 4 April 2014, jam 21.15 WIB.

<sup>2</sup> Elia Israel Simarankir, *Analisis Status Yuridis Ruang Angkasa dari Perspektif Hukum Agraria Indonesia dan Space Treaty 1967*, <http://www.risalah.fhunmul.ac.id>, diakses pada tanggal 4 April 2014, jam 21.30 WIB.

internasional yang dapat dimanfaatkan oleh semua bangsa. Batas ruang udara nasional sampai ketinggian 110 km dari permukaan bumi merupakan kedaulatan yang mutlak sehingga semua aturan untuk penguasaan dan pengendaliannya ditentukan oleh Indonesia selama tidak bertentangan dengan ketentuan internasional.<sup>3</sup>

Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*).<sup>4</sup> Ketentuan ini merupakan salah satu tiang pokok hukum internasional yang mengatur ruang udara, dinyatakan di dalam Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Sifat kedaulatan yang utuh dan penuh dari negara di ruang udara nasionalnya tersebut berbeda, misalnya dengan sifat kedaulatan negara di laut wilayahnya. Karena sifatnya yang sedemikian, maka di ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas damai (*innocent passage*) pihak asing seperti terdapat di laut teritorial suatu negara. Ruang udara nasional suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian multilateral ataupun bilateral, maka ruang udara nasional dapat dilalui oleh pesawat udara asing.

Ketentuan-ketentuan yang berlaku terhadap navigasi udara, termasuk udara di atas laut wilayah, sama sekali berbeda dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur pelayanan *maritime*. Terutama tidak ada norma-norma hukum kebiasaan yang

---

<sup>3</sup>Pusaka Indonesia, *Wilayah Indonesia dan Implikasinya*, <http://www.pusakaindonesia.org/wilayah-indonesia-dan-implikasinya/>, diakses pada tanggal 4 April 2014.

<sup>4</sup>Lihat pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.



memperbolehkan secara bebas lintas terbang di atas wilayah Negara, yang dapat disamakan dengan prinsip hak lintas damai di perairan nasional suatu Negara. Satu-satunya pengecualian adalah mengenai lintas udara di selat-selat internasional tertentu dan alur laut kepulauan. Sebagai akibatnya, kecuali kalau ada kesepakatan konvensional lain, suatu Negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat asing terbang di atas wilayahnya, dan tiap-tiap penerbangan yang tidak diizinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan teritorial Negara yang berada dibawahnya.<sup>5</sup>

Pada tanggal 13 Oktober 1919, di Paris ditandatangani Konvensi Internasional mengenai Navigasi Udara yang telah disiapkan oleh suatu Komisi Khusus yang dibentuk oleh Dewan Tertinggi Negara-negara Sekutu. Konvensi tersebut ditandatangani oleh 27 negara yang terdiri dari negara-negara sekutu, beberapa Republik di Amerika Latin dan negara-negara lainnya. Konvensi tersebut mulai berlaku tanggal 11 Juli 1922 dan pada tahun 1939 mengikat sebanyak 29 negara. Selain itu sebagian negara-negara Amerika tidak ikut dalam Konvensi tersebut dan membuat sendiri konvensi udara dengan nama Konvensi Pan Amerika, Havana, pada tanggal 20 Februari 1928. Namun Konvensi Regional tersebut ternyata tidak mempunyai banyak peminat dan hanya diratifikasi oleh 11 negara di kawasan.

Konvensi 1919 dengan jelas menerima prinsip kedaulatan nasional. Pasal 1 Konvensi menegaskan kedaulatan penuh dan eksklusif negara-negara peserta terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Jadi prinsip utama Konvensi 1919 adalah

---

<sup>5</sup> Pasal 7 dan 8 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

ruang udara mengikuti status yuridik dari bumi yang berada dibawahnya. Ruang udara tunduk pada kedaulatan negara-negara dimana saja udara tersebut membawahi daratan dan laut wilayah. Tetapi sebaliknya udara itu bebas bila membawahi laut lepas. Namun terhadap prinsip yang ketat ini, Konvensi 1919 memberikan serangkaian keringanan yang dirasa perlu dan kalau keringanan ini tidak ada maka tidak mungkin untuk melaksanakan lalu lintas udara. Keringanan tersebut adalah kebebasan lintas sesuai pasal 2 Konvensi 1919. Tiap-tiap negara pihak pada Konvensi berjanji, dimasa damai untuk mengizinkan hak lintas damai pesawat-pesawat udara negara-negara pihak lainnya diatas wilayahnya sesuai syarat-syarat yang dimuat dalam Konvensi 1919. Selanjutnya hak lintas terbang ini dapat dibatasi oleh negara dibawahnya atas alasan militer atau kepentingan keamanan publik. Sehubungan dengan itu, Pasal 3 Konvensi 1919 mengizinkan kepada setiap negara pihak untuk melarang penerbangan di zona-zona tertentu dari wilayahnya terhadap pesawat-pesawat asing ataupun nasional. Konvensi 1919 hanya berlaku diwaktu damai (pasal 2 dan 38), sementara pada waktu perang, Konvensi membatasi diri dengan hanya menyatakan kebebasan bertindak bagi negara-negara yang berperang dengan memperhitungkan hak-hak dari negara netral. Selajutnya Konvensi membentuk suatu organ permanen untuk mengawasi pelaksanaan dan pengembangan ketentuan-ketentuan yang terdapat didalamnya, yaitu Komisi Internasional Navigasi Udara yang berada di bawah kekuasaan Liga Bangsa-Bangsa.

Menurut Konvensi,<sup>6</sup> bahwa semua pesawat udara harus mempunyai satu kebangsaan. Jadi kebangsaan suatu pesawat udara akan ditentukan oleh kewarganegaraan pemiliknya. Dalam hal ini Konvensi menolak kriteria Anglo Saxon tentang domisili yang juga ditinggalkan oleh Inggris tahun 1918 sebagai akibat pengalaman perang. Dapat disimpulkan bahwa sistem ini sesuai dengan logika Konvensi yang didasarkan atas prinsip kedaulatan negara yang menyelenggarakan lalu lintas udara internasional atas dasar konvensional yang pada hakekatnya bersifat restriktif (membatasi).

Sistem yang terdapat dalam Konvensi tersebut tidak berjalan lancar, kebebasan navigasi udara kenyataannya bukan merupakan pengakuan atas suatu rejim yang objektif akan tetapi sebagai hasil suatu konsesi konvensional yang diberikan atas dasar resiprositas semata kepada negara-negara penandatangan Konvensi. Hingga akhirnya dibentuklah Konvensi Chicago 7 Desember 1944 yang mulai berlaku pada tanggal 7 April 1947. Konvensi ini membatalkan Konvensi Paris 1919, demikian juga Konvensi Inter Amerika Havana 1928.

Konvensi Chicago juga mendirikan suatu organisasi dengan nama *International Civil Aviation Organization* (ICAO), suatu organisasi teknik yang bertujuan untuk menyeragamkan ketentuan navigasi udara, yang bermarkas besar di Montreal, Kanada. Menurut pasal 44 Konvensi, fungsi ICAO adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik navigasi internasional dan memperkuat perencanaan dan pengembangan alat angkutan udara internasional sehingga dapat

---

<sup>6</sup> Konvensi 1919, selanjutnya disebut Konvensi saja.

melaksanakan perkembangan penerbangan sipil internasional secara teratur dan aman.

Kedaulatan teritorial suatu negara berhenti pada batas-batas luar dari laut wilayahnya. Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat di atas laut lepas atau zona-zona dimana negarapantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat seperti atas landas kontinen.<sup>7</sup> Atas alasan keamanan, status kebebasan yang berlaku di laut lepas tidak pula mungkin bersifat absolut. Pasal 12 Konvensi Chicago dengan alasan keamanan tersebut menyatakan bahwa *di atas laut lepas ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh ICAO sehubungan dengan penerbangan dan manuver pesawat-pesawat dan yang terdapat dalam annex dari Konvensi.*

Namun internasionalisasi ini dinilai kurang lengkap. Pertama karena kekuasaan pengaturan oleh ICAO terbatas pada penerbangan sipil dan tidak berlaku terhadap pesawat-pesawat publik yaitu, ketentuan-ketentuan udara (*Rules of the Air*) seperti yang terdapat dalam annex II dari Konvensi. Di lain pihak dilain pihak dalam prakteknya pesaawat udara internasional tetap berada diawah pengawasan negara terdekat dan harus tunduk pada instruksi-instruksi yang diberikannya. Akhirnya perlu diingat bahwa ICAO tidak memiliki wewenang pelaksanaan. Kepada masing-masing negara pihaklah diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari negara tersebut yang berada di atas laut lepas atau

---

<sup>7</sup> Pasal 78 dan 58 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982.

zona eksklusif menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku (pasal 12 Konvensi).

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek sangat penting dalam pengaturan-pengaturan hukum yang dibuat oleh Negara-negara. Demikianlah, untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, Negara-negara sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral atau regional di bidang kerja sama pengawasan ataupun keamanan. Sebagai contoh kerjasama ini adalah Konvensi 13 Desember 1960 dimana sejumlah Negara Eropa menyerahkan penanganan masalah-masalah ini kepada Organisasi Eropa untuk Keamanan Navigasi Udara (*Eurocontrol*) yang direvisi pada tahun 1981.<sup>8</sup>

Dalam kegiatan lalu lintas udara internasional sering pula terjadi pelanggaran kedaulatan udara suatu Negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer. Dalam hal ini Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar tidak boleh menggunakan tindakan balasan tanpa batas, tindakan yang diambil harus bersifat bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Ketentuan ini yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial Negara dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar dan yang hanya berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protocol Montreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal

---

<sup>8</sup> I.H.Ph. Diederiks-Verschoor., *An Observation On The Recent Development Of Air and Space Law*, dalam E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung, 2008, hlm., 1, et-seq.

3 Konvensi Chicago 1944, dan diterima pada tanggal 10 Mei 1984, sebagai akibat dari peristiwa penembakan Boeing 747 Korean Airlines 1 September 1983.<sup>9</sup>

Insiden ditembak jatuhnya pesawat udara komersial Korean Airlines Boeing 747 yang dalam perjalanan dari New York ke Seoul oleh pesawat pemburu Uni Soviet pada tanggal 1 September 1983 ini, 269 penumpang yang umumnya terdiri dari orang-orang Korea, Jepang, dan Amerika Serikat meninggal.<sup>10</sup> Diketahui kemudian bahwa pesawat Korea tersebut tersesat ke dalam wilayah udara Uni Soviet di atas Semenanjung Kamchatta, Laut Okhotsk, dan Pulau Sakhalin. Tidak kurang dari delapan pesawat pemburu Uni Soviet digelar untuk mengikuti pesawat KAL 747 tersebut. Akhirnya setelah dinyatakan bahwa pesawat-pesawat pemburu tersebut gagal dalam usahanya mengadakan kontak dengan pesawat KAL 747 tersebut, salah satu dari pesawat pemburu menghancurkannya dengan peluru kendali udara dan semua penumpang di atas penerbangan KAL 747 tersebut tewas seketika. Selanjutnya Uni Soviet menjelaskan bahwa pesawat udara KAL 747 tersebut pada malam hari itu telah dianggap sebagai pesawat mata-mata AS, RC-135, disamping adanya anggapan dari pilot-pilot Soviet bahwa pesawat KAL 747 tersebut sedang mengumpulkan data-data rahasia militer.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Tien Saefullah, *Peledakan Pesawat KAL 858 dan Pelaksanaan Konvensi Montreal 1971*, dalam E. Saefullan dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung, 2008, hlm., 103, et-seq.

<sup>10</sup> Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradnya Paramita Jakarta, Edisi Baru, 2007, hlm., 51, et-seq.

<sup>11</sup> Tien Saefullah, *Op. Cit.*, hlm., 105.

Sengketa-sengketa sebagai akibat penetrasi wilayah udara suatu negara oleh pesawat-pesawat udara sipil atau militer negara lain juga menandai sejarah penerbangan internasional terutama setelah berakhirnya Perang Dunia II. Peristiwa yang sangat dikenal di tengah memuncaknya suasana Perang Dingin adalah insiden U2.<sup>12</sup>

Insiden U2 ini terjadi pada 1 Mei 1960 dimana pesawat tersebut yang sedang melakukan misi pengintaian jarak jauh ke dalam wilayah Uni Soviet ditembak jatuh dan pilotnya Franci G. Powers ditangkap. Kejadian tersebut oleh Uni Soviet telah dijadikan sebagai alasan untuk membatalkan pertemuan puncak antara Presiden Eisenhower dan PM Nikita Krushev di Paris. Dalam insiden ini, Amerika Serikat memang telah melanggar kedaulatan udara Uni Soviet, dan karena itu tidak mengajukan protes dan juga tidak memprotes diadilinya dan dihukumnya pilot pesawat tersebut. Fancis. G. Powers akhirnya dibebaskan pada tahun 1962 melalui suatu kesepakatan pembebasan seorang mata-mata Rusia oleh Amerika Serikat.<sup>13</sup>

Masalah pengelolaan dan pertahanan di wilayah perbatasan sangat terkait erat dengan konsepsi dasar tentang negara sebagai entitas yang memiliki kedaulatan, penduduk, dan wilayah serta tafsir atau persepsi atas ancaman yang dihadapi. Dengan demikian, pengelolaan dan pertahanan wilayah perbatasan dapat disimpulkan sebagai segala upaya untuk mewujudkan eksistensi suatu negara yang ditandai dengan terlindunginya kedaulatan, penduduk dan wilayah dari berbagai jenis ancaman.

---

<sup>12</sup> Von Glahn, *The Law of Among Nations*, Clarendon Press, Oxford, London, 5th.ed.,2006., hlm., 336.

<sup>13</sup> *Ibid.*, hlm., 337.

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“KAJIAN YURIDIS MENGENAI HAK PENGEJARAN SEKETIKA (*HOT PURSUIT*) TERHADAP PESAWAT UDARA ASING YANG MELANGGAR KEDAULATAN NEGARA DALAM HUKUM UDARA NASIONAL”**.

### **B. Rumusan Permasalahan**

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

1. Bagaimana pengaturan mengenai pengejaran seketika (*hot pursuit*) sebagai upaya negara Republik Indonesia dalam penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara nasional?
2. Bagaimana mekanisme melakukan *hot pursuit* terhadap pesawat udara asing yang melanggar kedaulatan suatu negara?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaturan pengejaran seketika (*hot pursuit*) sebagai upaya negara Republik Indonesia dalam penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara nasional.



2. Untuk mengetahui mekanisme dalam melakukan *hot pursuit* terhadap pesawat udara asing yang melanggar kedaulatan suatu negara.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk memberikan sumbangsih pada peningkatan kualitas sumber daya manusia khususnya di bidang kedirgantaraan. Selain itu sebagai sumbangsih pemikiran guna mengetahui perkembangan ilmu pengetahuan dalam bidang Hukum Udara Internasional, khususnya dalam hal pengejaran seketika dalam Hukum Udara Nasional dan Internasional.

#### **E. Metode Penelitian**

##### **1. Tipe Penelitian**

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah Penelitian Normatif atau disebut juga sebagai penelitian doktrinal. Penelitian normatif, merupakan penelitian pustaka, sehingga dalam pengumpulan data-data penulis melakukan pengumpulan data sekunder yang kemudian dikonstruksikan dalam satu rangkaian hasil penelitian. Penelitian normatif sebagai studi pustaka, pada dasarnya adalah berfungsi untuk menunjukkan jalan pemecahan permasalahan penelitian.<sup>14</sup> Dalam penulisan hukum ini penulis menggunakan penelitian hukum normatif (doktrin) yang bersifat deskriptif, yaitu penelitian normatif yang dapat diartikan

---

<sup>14</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.1996. hal. 112.

sebagai suatu prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan objek atau subjek yang diteliti pada saat sekarang berdasarkan fakta yang tampak atau sebagaimana adanya.<sup>15</sup>

## 2. Jenis Pendekatan Penelitian

Di dalam penelitian hukum ini penulis menggunakan jenis pendekatan undang-undang (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.<sup>16</sup>

Penulis juga menggunakan pendekatan komparatif (*comparative study*), pendekatan ini dilakukan dengan membandingkan undang-undang suatu negara dengan undang-undang dari satu atau lebih negara lain mengenai hal yang sama.<sup>17</sup>

## 3. Jenis Data

Dalam penelitian hukum normatif ini jenis data digunakan adalah data sekunder yaitu, data yang dikumpulkan oleh orang lain. Pada waktu penelitian dimulai data telah tersedia, atau dapat disebut sebagai data *given* begitu adanya karena tidak diketahui metode pengambilannya dan validitasnya.<sup>18</sup> Dimana data sekunder yang dimaksud adalah data yang memberikan informasi terkait mengenai

---

<sup>15</sup> Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press. 1984. hal. 43.

<sup>16</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.2008.hal. 93.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Bambang Sunggono, *Op.Cit*, hal 37.

hak pengejaran seketika dalam hukum udara internasional. Dalam penelitian ini penulis memperoleh data dari studi kepustakaan, berupa literature, majalah, koran, makalah, peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi, dan semua bahan sekunder lainnya yang terkait dengan penelitian ini.

#### 4. Bahan Penelitian

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

##### 1) Bahan Hukum Primer,

Bahan hukum yang bersifat mengikat karena dikeluarkan oleh pemerintah yang dapat berupa, norma dasar atau kaidah dasar, peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, bahan hukum yang tidak dikodifikasi, yurisprudensi, traktat yang masih berlaku.<sup>19</sup> Dalam skripsi ini bahan hukum yang digunakan adalah sebagai berikut :

- Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (yang telah diratifikasi ke dalam UU No. 17 Tahun 1985).
- UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan seluruh peraturan pelaksanaannya

---

<sup>19</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali. 1985. hal 14-15.

## 2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan pustaka yang berisikan informasi tentang bahan primer. Bahan atau sumber sekunder ini antara lain mencakup abstrak, dokumen-dokumen, makalah, atau karya tulis dari penulis terdahulu, yang memberikan informasi mengenai hak pengejaran seketika dalam hukum udara internasional maupun nasional (Indonesia).

## 3) Bahan Hukum Tersier

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

## 5. Pengumpulan Bahan Penelitian

Pengumpulan bahan dalam suatu penelitian ada banyak macamnya tergantung pada masalah yang dipilih serta metode penelitian yang digunakan.<sup>20</sup> Sesuai dengan yang telah ditegaskan sebelumnya bahwa jenis penelitian ini adalah penelitian hukum Normatif, sehingga bahan-bahan yang digunakan adalah bahan hukum sekunder diperoleh dari membaca, mengkaji, dan menelaah data yang berasal dari buku-buku, literature, makalah, dokumen-dokumen, koran, majalah, karya tulis ilmiah, serta berbagai sumber kajian yang mengulas mengenai hak pengejaran seketika dalam hukum udara nasional dan internasional.

---

<sup>20</sup> Bambang Sunggono, *Op.Cit.*, hal 53

## 6. Analisis Penelitian

Pada penelitian Hukum Normatif yang menelaah bahan hukum sekunder, penulis disini menggunakan teknik *content analysis* yaitu analisis data secara kualitatif serta penafsiran bahan-bahan hukum yang relevan untuk kemudian ditarik kesimpulan melalui cara pola pemikiran deduktif ke induktif, untuk mencari jawaban dari rumusan masalah yang diteliti, agar hasil dari penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku :

- Amzulian Rifai. 2010, *Teori Sifat Hakikat Negara*, Malang: Tunggal Mandiri Publishing.
- Bambang Sunggono, 1996, *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Boer Mauna, 2010, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Dinamika Global*. PT. Alumni, Bandung, Cetakan ke-8.
- Brad Kizza, 1980, *Liability of Air Carrier for Injuries to Passangers Resulting From Domestic Hijacking and Related to Incidents*". Vol.46(1) JALC 151.
- Diederiks-Verschoor, I.H., 2008, *An Observation On The Recent Development Of Air and Space Law*, dalam E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung.
- Glahn, von Gerhard, 2006, *The Law of Among Nations*, Clarendon Press, Oxford, London, 5th.ed.
- K. Martono, 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Bandung: Madar Maju.
- \_\_\_\_\_, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Matte N.M., 1983, *Annals of Air ad Space Law, Vol. VIII* Toronto: The Carswell Company Ltd.
- \_\_\_\_\_, 1984, *Space activities and Emerging International Law, Center For Research of Air and Space Law*, Mc. Gill University.
- McNair, Lord., 2004, *The Law Of Treaties*. Clarendon Press, Oxford, 3rd.ed.
- Mankiewicz R.N., 1981, *The Liability Regime of The International Air Carrier: A Complementary on the Present Warsaw System*. Frankfurt.
- Milde M, 1993, *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part II*. Toronto: The Carswell Company Limited.
- Morris L.C., 1977, *Liability in International Carriage by Air: Text, Cases and Material*. 4<sup>th</sup> Edition. Melbourne.

- Peter Mahmud Marzuki, 2008, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Soerjono Soekanto. 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali.
- Syahmin AK., *Hukum Udara dan Luar Angkasa (Air And Outer Space Law)*, Penerbit: Unit Penelitian Fakultas Hukum UNSRI Indralaya.
- Tien Saefullah, 2008, *Peledakan Pesawat KAL 858 dan Pelaksanaan Konvensi Montreal 1971*, dalam E. Saefullan dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung.
- Yasidi Hambali, 2007, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradnya Paramita Jakarta, Edisi Baru.

**Sumber lainnya :**

- Chicago Convention (Konvensi Chicago 1944).*
- Convention Relating to Regulation of Aerial Navigation.*
- Convention on Commercial Aviation.*
- Convention on International Civil Aviation.*
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929.*
- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929.*
- Konvensi tentang Laut Teritorial dan Laut Tambahan.
- United Nations Conference of The Law of The Sea 1982 (Konvensi Hukum Laut PBB 1982).*
- UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- UURI No. 17 Tahun 1985 Lembaran Negara No. 76 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia.
- UU No. 15 Tahun 1992 tentang Zona Udara Terlarang.
- Undang Undang No. 34 Tahun 2004 Tentang TNI.

Undang-Undang No. 20 tahun 1982 tentang Pokok-Pokok Pertahanan dan Keamanan (Hankam).

Peraturan Pemerintah RI No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

*Paris Convention 1919 (Konvensi Paris 1919).*

*Protocol Montreal 1983.*

*Alur Laut Kepulauan Indonesia, <http://pustaka.pu.go.id>*

*Black's Law Dictionary Seventh Edition.*

Damang, S.H., *Teori Kedaulatan, <http://www.negarahukum.com/hukum/teori-kedaulatan.html>.*

Denny L Sihombing, *Kedirgantaraan dan Konsepsi Kedaulatan Suatu Negara di Udara, <http://dennylorenta.wordpress.com/2010/05/06/kedirgantaraan-dan-konsepsi-kedaulatan-suatu-negara-di-udara>.*

Mahendra Putra Kurnia, 2008, *Konsep pengelolaan Pulau-Pulau Terluar sebagai Upaya untuk Mempertahankan Keutuhan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, <http://www.lppm.ub.ac.id>.*

Milde, *United Nations Convention on The Law of the Sea: Possible Implications For Air International Law.*

Elia Israel Simarangkir, *Analisis Status Yuridis Ruang Angkasa dari Perspektif Hukum Agraria Indonesia dan Space Treaty 1967, <http://www.risalah.fhunmul.ac.id>.*

Pusaka Indonesia, *Wilayah Indonesia dan Implikasinya, <http://www.pusakaindonesia.org/wilayah-indonesia-dan-implikasinya/>.*

*Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional, <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan-dan-hukum-di-ruang-udara-nasional.html>*

<http://tni-au.mil.id/>