



Volume II No. 1, Februari 2012

ISSN: 2088-8945

# LAWREFORM

## JURNAL ILMIAH HUKUM & PEMBANGUNAN

- Desentralisasi kewenangan di Bidang Pertanahan
- Integrasi Tanah Adat/Ulayat dengan Tata Ruang di Sumatera Barat
- Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Pemerintah dengan Sistem Konsolidasi Tanah Perkotaan (*Urban Land Consolidation*)
- Pengawasan Internal terhadap Kinerja Pemerintah dalam Mewujudkan *Good Governance* di Kota Padang
- Hak Intersepsi (*Interception*) dalam Lintas Penerbangan Internasional Ditinjau dari Hukum Udara
- Pentingnya Pendaftaran Suatu Karya Intelektual yang Bersifat Pengetahuan Tradisional di Indonesia
- Penerapan Konsultan Manajemen Konstruksi (KMK) Ditinjau dari Regulasi yang Berlaku- Bagian 2
- Fungsi laporan Kemasyarakatan dan Pidana Anak
- Kewenangan Jaksa Sebagai Penyidik Tindak Pidana Korupsi

Kriminalisasi akibat Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dari Perspektif Moral Pancasila

Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan Indonesia /Malaysia

Kedudukan Bukti Elektronik dalam Hukum Acara Pidana di Indonesia



Volume II No. 1, February 2012

ISSN: 2088-8945

# LAWREFORM

## JURNAL ILMIAH HUKUM & PEMBANGUNAN

### Penanggungjawab

Ketua Program Studi Ilmu Hukum (S2)

### Pimpinan Redaksi

Dr. Uning Pratimaratri, S.H., M.Hum.

### Editor

Prof. Dr. Sjoifan Thalib, S.H.

Prof. Sofyan Mukhtar, S.H.

Dr. Uning Pratimaratri, S.H., M.Hum.

Dr. Lis Febrianda, S.H., M.H.

### Mitra Bestari

Prof. Dr. Yulia Mirwati, S.H., C.N., M.H.

Prof. Dr. Ismansyah, S.H., M.H.

Dr. Anthon F. Susanto, S.H., M.Hum.

Dr. Darmini Roza, S.H., M.H.

Dr. Ikhwan, S.H., M.Ag.

### Sekretaris Redaksi

Deaf Wahyuni Ramadhani, S.H., M.H.

Benaya FajarNovandi

### Sekretariat

Mukiman

Itis Rosmalina

### Desain Cover

Adriyan Djulung Wangi, S.Sn.

### Penerbit

Program studi Ilmu Hukum(s2)

Program Pascasarjana Universitas Bung Hatta

### Alamat Redaksi

Jl. Khatib Sulaiman No. 86 Padang

Telp. 0751-7058641

E-mail: jurnal\_lawreform@yahoo.co.id

## DAFTAR ISI

Minimalisasi akibat Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dari Perspektif Moral Pancasila .....	1 - 13
<b>Uning Pratimaratri</b>	
Desentralisasi kewenangan di Bidang Pertanahan .....	14-24
<b>Azmi Fendri</b>	
Integrasi Tanah Adat/Ulayat dengan Tata Ruang di Sumatera Barat .....	25-45
<b>Yulia Mirwati &amp; Yontri Faisal</b>	
Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Pemerintah dengan Sistem Konsolidasi Tanah Perkotaan ( <i>Urban Land Consolidation</i> ).....	45-63
<b>Yutiar M. Yost</b>	
Pengawasan Internal terhadap Kinerja Pemerintah dalam Mewujudkan <i>Good Governance</i> di Kota Padang .....	64-83
<b>Chandriyani</b>	
Hak Intersepsi ( <i>Interception</i> ) dalam Lintas Penerbangan Internasional Ditinjau dari Hukum Udara .....	84-98
<b>Delfiyanti</b>	
Pentingnya Pendaftaran Suatu Karya Intelektual yang Bersifat Pengetahuan Tradisional di Indonesia .....	99-107
<b>Yofiza Media</b>	
Penerapan Konsultan Manajemen Konstruksi (KMK) Ditinjau dari Regulasi yang Berlaku- Bagian 2.....	108-118
<b>Ida Syuryanti &amp; Wardi</b>	
<i>Sovereignty over</i> Pulau Ligitan and Pulau Sipadan Indonesia /Malaysia .....	119-128
<b>Zainul Daulay</b>	
Kedudukan Bukti Elektronik dalam Hukum Acara Pidana di Indonesia .....	129-140
<b>Deaf Wahyuni Ramadhani</b>	
Fungsi Laporan Kemasyarakatan dan Pemidanaan Anak .....	141-146
<b>Ermawati Budjang</b>	
Kewenangan Jaksa Sebagai Penyidik Tindak Pidana Korupsi .....	147-161
<b>Darlisma</b>	

# **HAK INTERSEPSI (*INTERCEPTION*) DALAM LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL DI TINJAU DARI HUKUM UDARA**

**Oleh : Delfiyanti \***

## ***Abstract***

*At the time, air transport world have mounted at full speed and seen from to the number of plane type and form which have been yielded. Pursuant to Section 1 Convention of Chicago year 1944 about Civil Air Navigation that every state have exclusive and full of sovereignty of air room residing in above its region of him. This convention also recognize and give rights to state to do interception related to straightening of sovereignty state above its air room. In practice, some time the foreign aeroplane thrust into other state air region without permit beforehand. Therefore enabled a state to do interception in the form of commemoration to the foreign plane to go out from regional room of its air. At certain level, even can be shot if remain to fight against. One side, this action is confessed as part of straightening of state sovereignty. But on the other side, usage of tight interception abusively can generate the fall of victim. Therefore, usage of rights of interception need clear arrangement and strong control.*

***Keyword : Interception and Aviation International***

## **A. PENDAHULUAN**

Pada abad ini kemajuan teknologi telah mengalami perkembangan pesat di berbagai sektor kehidupan. Masa ketika diperkenalkannya balon - balon udara tahun 1889 dengan nama ZEPHELLIN, dilanjutkan dengan pesawat terbang layang oleh WRIGHT bersaudara tahun 1903 telah mengalami perkembangan yang sangat pesat dengan munculnya pesawat - pesawat modern. Pesawat yang dirancang sekarang telah mampu menempuh jarak yang lebih jauh dengan waktu yang cepat dan telah melintasi batas - batas negara.

Di Indonesia sendiri, telah terjadi peningkatan terhadap penerbangan dan maskapai penerbangan. Perkembangan jumlah perusahaan penerbangan di

---

\* Staf Pengajar Bagian Hukum Internasional - Fakultas Hukum Universitas Andalas di Padang.

Indonesia dewasa ini sungguh sangat pesat. Lebih dari sepuluh perusahaan penerbangan domestik beroperasi dan mungkin akan bertambah lagi di masa mendatang karena tidak adanya pembatasan berapa perusahaan yang boleh beroperasi. Ditambah pula sebagai akibat dari liberalisasi di bidang perdagangan dan jasa, ada juga beberapa perusahaan penerbangan asing yang melakukan penerbangan langsung ke daerah-daerah di Indonesia (tidak hanya ke pelabuhan udara internasional sebagai tempat tujuan negara).<sup>1</sup>

Secara internasional dalam Konvensi Paris tahun 1919 dan Konvensi Chicago tahun 1944 mengenai Penerbangan Sipil telah memberikan pengaturan tentang penerbangan. Penerbangan berkaitan erat dengan kedaulatan negara atas ruang udara. Konvensi Chicago tahun 1944 pada Pasal 1 menegaskan lagi bahwa adanya kedaulatan yang bersifat lengkap dan eksklusif yang dimiliki oleh suatu negara atas wilayah udaranya. Pengakuan ini menimbulkan suatu konsekuensi bahwa setiap pesawat yang akan masuk atau melintasi ruang udara suatu negara maka harus meminta izin terlebih dahulu pada negara yang bersangkutan. Dalam hukum udara tidak berlaku adanya "hak lintas damai" (*Right of Innocent Passage*) seperti halnya dalam Hukum Laut, dan ini merupakan akibat dari konsep kedaulatan negara di ruang udara.

Udara mempunyai nilai yang sangat strategis bagi setiap negara sebagai pertahanan keamanan. Setiap negara berupaya untuk melindungi wilayah udara dari masuknya ancaman yang akan mengganggu stabilitas keamanan negara tersebut. Untuk itu Jerman mengeluarkan sebuah Keputusan di tahun 1910

---

<sup>1</sup> Saefullah Wiradiradja, 2006, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol.25, Jakarta, hlm. 5.

(*Keputusan Brandenburg*) yang melarang setiap penerbangan yang tidak mendapat izin dari *International Aeronautical Federation*. Inggris mendekati pengaturan penerbangan ini dimana di dalam Mukadimah Undang – undang Penerbangannya pada tahun 1911 dinyatakan : ”*The Sovereignty and rightful jurisdiction of his Majesty, and has always extended, over the air superincumbent on all parts of his Majesty’s dominions and the territorial waters adjacent there to*”.

Berkaitan dengan ini, pada Pasal 32 Konvensi Paris dan Pasal 3c memberikan pengaturan tentang hak kontrol atas pesawat udara (militer) harus ada izin dan bagi pesawat udara sipil mempunyai hak untuk melintasi tanpa mendarat (*to fly across without landing*) dan mendarat bukan untuk keperluan angkutan (*to land for non-traffic purposes*) tanpa izin, sepanjang bukan kegiatan penerbangan terjadwal (berlaku bagi penerbangan non-scheduled).

Adanya perbedaan perlakuan antara pesawat sipil dan pesawat militer ini penting ketika pesawat akan memasuki wilayah udara negara lain. Namun pada kenyataannya dalam beberapa kasus kesepakatan tersebut telah di langgar oleh beberapa negara. Hal ini sebagai salah satu akibat diterimanya kedaulatan negara di ruang udara secara “*complete and exclusive*”.

Penggunaan intersepsi (*interception*) dalam rangka membela diri mendapat banyak sorotan. Kasus penembakan atas pesawat udara *Air France* (pesawat udara sipil) dalam penerbangan teratur dari Frankfurt ke Berlin telah diserang oleh pesawat penyergap Rusia pada tanggal 29 April 1952. Beberapa penumpang dari pesawat tersebut mengalami luka parah terkena tembakan. Atas

peristiwa tersebut menimbulkan perbedaan pendapat atas benar tidaknya tindakan pesawat penyergap Rusia tersebut, terlepas dari posisi keberadaan pesawat Air France tersebut. Menurut pihak Sekutu (Amerika Serikat, Inggris dan Perancis) bahwa penembakan terhadap pesawat udara sipil tersebut tidak dapat dibenarkan menurut hukum internasional. Sedangkan pihak Rusia mengatakan bahwa telah terjadi pelanggaran wilayah dan penembakan itu hanya untuk memaksa pesawat yang bersangkutan mendarat. Rusia berpendapat mereka hanya melakukan intersepsi yang diakui oleh hukum internasional.

Peristiwa lainnya terkait dengan intersepsi adalah menyangkut penembakan atas pesawat sipil KAL-007 oleh Uni Soviet tahun 1983 yang telah menewaskan sebanyak 269 penumpang berikut awak pesawat KAL-007. Pengguna intersepsi yang dilakukan oleh Uni Soviet dalam rangka menegakkan kedaulatan atas wilayah ruang udara menimbulkan suatu persoalan dengan tidak mengindahkan keselamatan penerbangan dan rasa kemanusiaan. Sementara di sisi lainnya lagi, intersepsi yang dilakukan secara "ceroboh" telah melanggar prinsip-prinsip dalam Hukum Internasional.

## **B. TINJAUAN UMUM TENTANG KEDAULATAN NEGARA DI RUANG UDARA**

Pada prinsipnya setiap negara mempunyai kedaulatan penuh atas wilayah darat, laut, dan udara yang berada di dalam wilayah kekuasaannya. Khususnya kedaulatan negara atas wilayah udara negara meliputi ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah lautan pedalaman, wilayah laut territorial, dan wilayah laut negara tersebut.

Pada saat pecahnya Perang Dunia I, semua negara menerima teori bahwa negara berdaulat atas wilayah udaranya sampai ketinggian yang tidak terbatas.<sup>2</sup> Hal ini sejalan dengan sebuah dalil Hukum Romawi yang berbunyi : ”*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*” yang berarti ”Barang siapa yang memiliki tanah dengan demikian juga memiliki segala - segalanya yang berada di dalam tanah ”(*the who own the soil, downs up to the heavens and down to the depths of the earth*).<sup>3</sup>

Pada tahun 1919 telah diadakan Konferensi Perdamaian - Versailles di Paris tahun 1919 yang salah satunya menghasilkan suatu Konvensi mengenai navigasi di ruang udara yakni “Konvensi 1919”. Untuk pertama kali di dalam sejarah penerbangan dunia dimuat di dalam konvensi suatu pengakuan bahwa setiap negara berdaulat terhadap lapis ruang udara di atas wilayah negaranya terlihat dalam *The Air navigation, October 1919*. Walaupun pada kenyataannya prinsip tentang kedaulatan di ruang udara itu pada waktu sebelum Perang Dunia ke-1 telah diterima dan merupakan kebiasaan internasional yang sudah diterima oleh negara – negara.<sup>4</sup> Dapat dikatakan bahwa Konvensi Paris tersebut merupakan upaya pertama pengaturan internasional secara umum mengenai penerbangan udara. Disamping itu, negara-negara pihak juga diizinkan membuat kesepakatan-

---

<sup>2</sup> F. Sugeng Istanto, 1998, “*Hukum Internasional*”, Penerbit Universitas Atmajaya, Yogyakarta, hlm. 41.

<sup>3</sup> E.G. Sweeney, 1972, “*Adjusting the Conflict Interest of Landowner and Aviation in Anglo-American Law*”, dikutip oleh Priyatna Abdurrasyid dalam “*Kedaulatan Negara di Ruang Udara*”, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta, hlm. 49.

<sup>4</sup> Priyatna Abdurrasyid, 1972, “*Kedaulatan Negara di Ruang Udara*”, Pusat Penelitian Hukum, Jakarta, hlm, 81.



kesepakatan bilateral di antara mereka dengan syarat mematuhi prinsip-prinsip yang dimuat dalam Konvensi.<sup>5</sup>

Pengakuan atas kedaulatan suatu negara di ruang udara secara lengkap dan eksklusif terlihat pada Pasal 1 Konvensi Paris tahun 1919 yang berbunyi : *"The high Contracting Parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory"*. Konvensi Paris 1919 sejalan dengan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang juga memberikan dasar dari pada kedaulatan negara di ruang udara dimana bunyi pasal tersebut adalah : *"The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty in the airspace above its territory"*. Dalam hubungan ini, pengakuan kedaulatan di udara tidak terbatas pada Negara anggota, melainkan juga berlaku terhadap bukan Negara anggota Konvensi Chicago 1944. Hal ini jelas dengan adanya istilah *every state*.<sup>6</sup>

Kedaulatan negara atas ruang udaranya tersebut sering kali ditegaskan lagi di dalam Undang – undang penerbangan negara masing – masing diantaranya :

- Afganistan dalam *" Civil Aviation of Afganistan of August 12, 1956 (as amended to November 1975) berbunyi : "Afghanistan retains complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory" – (Chapter two Article II)*
- Perancis, dalam *The Decree No. 55-1590 of November 20, 1955* berbunyi *"Aircraft may freely engage in air navigation over the Frech*

---

<sup>5</sup> Boer Mauna, 2003, *" Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global"*, Penerbit PT. Alumni, Bandung, hlm. 381.

<sup>6</sup> K. Martono, 2007, *"Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional"*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 19.

*territory. However, aircraft of foreign nationality may not so circulate over the French Territory, unless this right has been granted to them by an international convention or they have received authorization to this effect which must be special and temporary” (Chapter 1, Article 17)*

- Uni Soviet, dalam *Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the U.S.S.R* tanggal 27 Juli 1964 menyatakan : *The complete and exclusive sovereignty over the air space of the U.S.S.R shall belong to the U.S.S.R. Air space of the U.S.S.R shall be deemed to be the air space above the land and water territory of the U.S.S.R. including the space above the territorial waters as determined by the laws of the U.S.S.R. and by international treaties concluded by the U.S.S.R.” (Chapter 1, Article 1)*
- Chile, dalam *Air Navigation, Decree Law 675 of October 17, 1925* berbunyi : *”The state shall exercise full and territorial waters”.(Article 22)*

Pengertian yang termuat dalam Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944 telah menimbulkan berbagai penafsiran disebabkan tidak adanya kejelasan tentang kedaulatan yang bersifat *”complete”* dan *”exclusive”* serta penjabaran mengenai *”air space”* yang dimaksud seperti apa. Konvensi ini hanya membedakan antara *”penerbangan non scheduled”* (Pasal 5) dan *”penerbangan scheduled”* (Pasal 6).<sup>7</sup>

Hal yang menarik perhatian dalam Konvensi Chicago ialah terdapat ketentuan yang menyatakan bahwa pesawat udara, selain daripada pesawat yang

---

<sup>7</sup> E. Saefullah Wiradiradja, 1990, *”Tinjauan Singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara”*, Penerbit, Lisan, Bandung.

melakukan penerbangan teratur, diperbolehkan melintasi wilayah udara negara lain. Penerbangan semacam itu tidak merupakan penerbangan teratur (*non-scheduled flight*), sehingga oleh karena itu tidak diharuskan minta izin terlebih dahulu untuk lewat di wilayah udara negara lain. Dengan kata lain Konvensi Chicago sama sekali tidak menggambarkan adanya hak lintas dari "*scheduled international air service*".<sup>8</sup>

### **C. TINJAUAN YURIDIS TERHADAP HAK INTERSEPSI (INTERCEPTION) DALAM LINTAS PENERBANGAN INTERNASIONAL**

Pasal 1 konvensi Chicago 1944 tersebut di atas hanya merupakan pengakuan secara formal bahwa istilah "*complete and exclusive*" merupakan prinsip hukum kebiasaan internasional yang telah diterima tentang kedaulatan negara di ruang udara. Berkaitan dengan wilayah (*territory*) Pasal 2 Konvensi menyatakan :

*"for the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be land areas and territorial waters adjacent there to under the sovereignty, suerainty, protection or madate of such state"*

Adanya pengakuan kedaulatan terhadap ruang udara mengakibatkan setiap pesawat udara yang akan memasuki wilayah suatu negara harus minta izin pada negara kolong, dan kalau pesawat asing tetap berkeinginan untuk masuk negara kolong dapat melakukan tindakan peringatan atau penyergapan

---

<sup>8</sup> Frans Likadja, 1987, "*Masalah Lintas di Ruang Udara*", Penerbit Bina Cipta, hal.14.

(*Interception*). Dan tindakan intersepsi ini diakui dan dibolehkan oleh hukum internasional.

Konvensi Chicago 1944 sendiri tidak dengan tegas menyebut dan mengatur tentang keberadaan lembaga intersepsi. Pengertian dan keberadaan lembaga intersepsi diatur dalam Annex 2 Konvensi Chicago 1944 tentang "*Rules of the Air, jo Attachment A. Interception*" dalam bahasa Indonesia diterjemahkan sebagai *tindakan penyergapan atau pencegahan*.

Dalam Annex 2 tersebut, Dewan ICAO pada tanggal 22 Juni 1966 dan tanggal 5 Juni 1973 menekankan kepada negara para pihak untuk menghindari penggunaan intersepsi terhadap pesawat udara sipil, walaupun menggunakan lembaga ini hendaknya digunakan sebagai upaya terakhir. Namun Annex tersebut tidak memberikan batasan tentang intersepsi.

Pengertian istilah "*intercept*" menurut **Black Law Dictionary** adalah sesuatu yang berkaitan dengan peringatan melalui jaringan komunikasi. Sedangkan "*interception*" dimaksudkan adalah komunikasi menggunakan kabel atau radio yang dilakukan sebelum tiba di suatu tempat atas apa yang telah disampaikan sebelumnya, atau untuk situasi tertentu peringatan untuk meninggalkan atau kembali pada posisi tertentu. Dari pengertian umum di atas bila kemudian dikaitkan dengan dunia penerbangan diperoleh gambaran tentang intersepsi, sebagai suatu tindakan peringatan yang dilakukan terhadap pesawat udara yang memasuki wilayah ruang udara suatu negara tanpa ijin atau pemberitahuan pada negara kolong dengan maksud supaya pesawat tersebut mendarat atau

meninggalkan wilayah tersebut.<sup>9</sup> Tidak termasuk pengertian “*interception*” adalah peringatan atau pencegahan yang dilakukan terhadap pesawat udara yang dalam keadaan bahaya atau sedang memerlukan pertolongan.

Konvensi Chicago tahun 1944 secara khusus berkaitan dengan intersepsi terhadap pesawat udara sipil telah melakukan penambahan pasal 3 dengan “**Pasal 3 bis**” bahwa ada empat prinsip yaitu :

1. bahwa negara dilarang mempersenjatai pesawat udara sipil dalam penerbangannya. Demikian juga dalam melakukan intersepsi harus memperhatikan keselamatan jiwa manusia dalam pesawat, berikut pesawat udaranya;
2. sesuai dengan kedaulatannya, negara mempunyai wewenang untuk memerintahkan pesawat udara sipil yang melakukan pelanggaran untuk melakukan pendaratan di pelabuhan udara negara yang ditentukan. Dalam melaksanakan wewenangnya tersebut, hendaknya negara memperhatikan hukum internasional, khususnya ketentuan (1) di atas;
3. setiap pesawat udara sipil hendaknya mentaati setiap perintah yang diberikan oleh negara yang melakukan intersepsi, sesuai dengan ketentuan (2) di atas. Untuk tujuan ini negara diminta untuk memasukan dalam perturan perundangannya ketentuan :
  - a. bahwa pesawat udara sipil yang terdaftar di negaranya apabila melakukan pelanggaran, akan mematuhi intruksi dari negara yang melakukan intersepsi.

---

<sup>9</sup> Harry Purwanto, 1997, “*Penegakan Kedaulatan Negara dan Hukum di Ruang Udara Melalui Lembaga Intersepsi*”, Laporan Penelitian UGM

- b. Menetapkan sanksi hukum yang berat guna menjamin ditaatinya instruksi ini.
4. Negara harus berusaha mencegah penggunaan pesawat udara sipil selain untuk maksud sebagaimana ditentukan dalam Konvensi Chicago tahun 1944 (*Article 3 bis, Protocol Relating to an Ammandement to the Convention on International Civil Aviation, Montreal, May 10, 1984*).

Menurut Annex 2 Konvensi Chicago tahun 1944, dalam hal penyergapan atau pencegahan terhadap pesawat udara yang melakukan pelanggaran dimulai dengan memberikan sinyal - sinyal tertentu, dengan maksud supaya pesawat udara asing itu kembali pada jalur yang diijinkan atau mendarat pada pelabuhan udara terdekat. Bila peringatan tersebut tidak diindahkan oleh pesawat udara asing, khususnya pesawat udara sipil, pesawat penyergap dapat melakukan tindakan lain, seperti melakukan protes diplomatik kepada negara asal pesawat. Jadi tidak ditembak. Sedangkan terhadap pesawat militer dapat dilakukan menembakkan bila peringatan tersebut tetap tidak diindahkan.<sup>10</sup>

Bila peringatan tidak diindahkan oleh pesawat udara asing, khususnya pesawat udara sipil, pesawat penyergap dapat melakukan tindakan lain seperti melakukan pemaksaan untuk mendarat atau melakukan protes diplomatik kepada negara asal pesawat. Jadi tidak boleh ditembak. Sedangkan pesawat militer bila tidak mengindahkan dapat ditembak. Bagi pesawat yang diintersepsi mempunyai kewajiban antara lain :

---

<sup>10</sup> Harry Purwanto, Ibid.

- a. Untuk mengindahkan instruksi yang diberikan oleh pesawat penyergap;
- b. Memberitahukan kedatangannya pada ATC terdekat;
- c. Menghubungi radio komunikasi pada frekuensi 121,5 Mhz atau bila tidak berhasil dapat menghubungi 243 Mhz (frekuensi darurat).

Namun pada prakteknya, prosedur yang demikian kurang diikuti dengan alasan antara lain, tidak memperhatikan sinyal-sinyal, tidak memberikan jawaban dan pesawat asing tersebut membahayakan keamanan negara kolong. Sehingga, sering dalam melakukan intersepsi pesawat penyergap melakukan tindakan penembakan terhadap pesawat udara asing, dengan tidak memperhatikan status pesawat udara asing tersebut.<sup>11</sup>

Penggunaan intersepsi oleh negara – negara dalam rangka penegakkan kedaulatan wilayah udara dalam praktek sering menimbulkan suatu persoalan ketika intersepsi mengakibatkan jatuhnya korban yang tidak bersalah dan kesalahan dalam mengidentifikasi pesawat. Oleh karena itu intersepsi ini memerlukan suatu pengaturan tersendiri yaitu termuat dalam *Annex 2 Konvensi Chicago tahun 1944 tentang Rules of the Air jo Attachment. A. Interception serta Pasal 3 bis Konvensi Chicago.*

Sedangkan hak lintas penerbangan diberikan setelah ada usul dari negara kolong kecuali lintas penerbangan tidak teratur (*non-scheduled*). Dalam hal ini

---

<sup>11</sup> Harry Purwanto, Ibid.

sebenarnya secara prinsipil dengan adanya lintas bagi penerbangan tidak teratur itu pada hakekatnya kedaulatan di ruang udara masih dibatasi juga.<sup>12</sup>

#### **D. PRAKTEK PENGGUNAAN HAK INTERSEPSI (*INTERCEPTION*) OLEH NEGARA - NEGARA**

Penggunaan intersepsi dimungkinkan oleh Hukum Internasional untuk memberikan peringatan kepada pesawat udara asing yang telah masuk tanpa izin atau melanggar kedaulatan ruang udara negara kolong. Dalam praktek sering ditemui penyalahgunaan intersepsi sehingga tidak memperhatikan keselamatan penerbangan dan rasa kemanusiaan.

Kasus penembakan pesawat Boeing 727 maskapai penerbangan Libya, yang ditembak oleh pesawat penyergap Israel di atas Wilayah Sinai pada tanggal 21 Februari 1973. Protes keras diajukan oleh Mesir. Dalam pembelaannya Israel menyatakan, bahwa Sinai merupakan daerah militer yang peka, tindakan penembakan dilakukan untuk memaksa pesawat mendarat, tidak dimaksudkan menembak jatuh pesawat tersebut. Ternyata pihak ICAO juga tidak membenarkan tindakan Israel yang melakukan penembakan atas pesawat udara sipil Libya tersebut. ICAO mengakui hak negara yang terlanggar wilayahnya untuk melakukan *interception* dan minta pesawat yang bersangkutan untuk mendarat guna pemeriksaan. Namun, hendaknya negara-negara menggunakan prosedur

---

<sup>12</sup> H.A. Wassenbergh, 1962, "*Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air*", The Haque.



*interception* itu sebagai upaya terakhir, dengan menekankan untuk memperhatikan keselamatan pesawat sipil yang bersangkutan.<sup>13</sup>

Kasus serupa yaitu penembakan pesawat *Constellation* milik El Al Israel Airlines Limited pada tanggal 27 Juli 1955, oleh pesawat penyergap Bulgaria dekat perbatasan Bulgaria-Yunani, dalam penerbangan dari Wina menuju Lydda. 51 penumpang dan 7 awak pesawat tewas. Penumpang yang menjadi korban adalah warganegara Inggris, Amerika Serikat, Prancis, Swedia dan Israel. Amerika Serikat, Inggris dan Israel mengajukan tuntutan ke Mahkamah Internasional, bahwa Bulgaria bertanggung jawab menurut hukum internasional atas terjadinya penembakan tersebut. Namun, Mahkamah Internasional mengeluarkan keputusan bahwa menyatakan dirinya tidak berwenang mengadili Bulgaria.

Sekalipun Mahkamah Internasional tidak berhasil mengeluarkan keputusan tentang kasus tersebut, namun yang patut di catat adalah sikap dari ketiga negara penuntut, yang tidak membenarkan penggunaan senjata yang dilakukan oleh Bulgaria dalam pencegahan terhadap pesawat udara sipil. Bila pesawat sipil yang diintersepsi tidak mematuhi perintah mendarat, jalan terakhir yang harus ditempuh adalah melakukan protes melalui saluran diplomatik. Namun, Amerika Serikat sedikit membenarkan tindakan penembakan terhadap udara sipil, asalkan sebagai jalan terakhir untuk memaksa pesawat *intruder* sipil untuk mendarat, dan benar-benar kepentingan keamanan negara terganggu.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Yasidi Hambali, "*Hukum dan Politik Kedirgantaraan*", Pradnya Paramita, Jakarta.

<sup>14</sup> Harry Purwanto, Op. Cit

Disamping itu, kasus lainnya pada Bulan September 1983, pesawat jet Uni Soviet telah menembak jatuh pesawat Korea Airlines yaitu KAL-007 dalam penerbangan dari Anchorage, Alaska menuju Seoul, Korea Selatan. Pesawat tersebut telah masuk beberapa ratus mil ke dalam wilayah udara Uni Soviet yang sensitif dan menyebabkan kematian sebanyak 269 orang. Menurut Uni Soviet, penembakan dilakukan dengan alasan :

- a. Pesawat tersebut berada di daerah utara terlarang Uni Soviet sejauh 500 km;
- b. Pesawat KAL-007 diduga sebagai pesawat mata-mata Amerika Serikat sebab :
  - pada saat yang sama terdapat pesawat udara militer Amerika Serikat terbang diperbatasan Uni Soviet.
  - Juga pada saat yang sama kapal militer Amerika Serikat berlayar sangat dekat dengan perbatasan wilayah perairan Uni Soviet.
  - Bahwa pesawat Amerika Serikat telah berkali-kali melanggar wilayah Uni Soviet, paling tidak sudah 12 kali.
- c. Pesawat KAL- 007 tidak mengindahkan peringatan yang diberikan oleh Uni Soviet untuk memberitahukan identitasnya dan perintah pendaratan

Satu minggu kemudian, Uni Soviet memveto sebuah draft resolusi Dewan Keamanan yang menegaskan kembali tentang aturan - aturan Hukum Internasional yang melarang tindakan - tindakan pelanggaran yang bertentangan dengan keamanan penerbangan sipil internasional. Dewan dari ICAO memimpin

sebuah investigasi tanggal 16 September bersama Komisi Navigasi Udara untuk membahas ulang Konvensi Chicago dan menghubungkannya dengan dokumen - dokumen untuk mencegah terulang kembali “insiden tragis” dan mencari metode - metode baru komunikasi antara pesawat terbang sipil dan militer dan pelayanan pengontrolan lalu lintas udara. Setelah laporan selesai, Dewan ICAO mengambil resolusi untuk mengutuk penembakkan Uni Soviet yang mengakibatkan jatuhnya pesawat sipil Korea Air Lines tersebut.<sup>15</sup>

Tindakan Uni Soviet dalam rangka intersepsi tersebut telah menimbulkan suatu keprihatinan dan reaksi dari masyarakat internasional, yang pada intinya tidak membenarkan tindakan Soviet tersebut. Menurut perwakilan Swedia, bahwa apa yang dilakukan oleh Soviet tersebut tidak sesuai dengan prinsip umum yang diterima dalam hukum internasional yang relevan dengan pengangkutan udara sipil. Masyarakat internasional mengutuk tindakan Soviet tersebut berdasarkan Resolusi Dewan ICAO doc. A. 24-WP49, P/18/19/9/83 Appendix (1) yang diterima pada tanggal 16 September 1983, dengan pemungutan suara 26 negara menyetujui, 2 negara menentang (USSR dan Czechoslovakia) dan 3 negara abstain (Algeria, China, dan India) menyatakan bahwa :

1. Untuk memperhatikan kembali ketentuan dalam Konvensi Chicago, berikut annex-annexnya dan dokumen-dokumen lain yang berhubungan dengan itu, untuk mencegah terjadinya tragedi semacam itu di masa yang akan datang;

---

<sup>15</sup> Malcolm N Shaw, 1991, “*International Law*”, Grotius Publication Limited, hlm. 323-324.

2. Supaya meningkatkan koordinasi pada sistem komunikasi antara militer dan pesawat udara sipil serta pelayanan pada air traffic control dan memperbaiki prosedur-prosedur yang menyangkut identifikasi dan intersepsi atas pesawat udara sipil

Dari beberapa kasus tersebut, nampak bahwa sebagai salah satu akibat diterimanya kedaulatan negara di ruang udara secara *complete and exclusive*, negara berusaha untuk menjaga wilayah ruang udaranya secara ketat, dengan pertimbangan keamanan negara. Ketiadaan ijin dari pesawat udara negara (militer) atau pesawat udara sipil (pada penerbangan teratur) akan menimbulkan konflik. Satu hal yang dilupakan oleh negara-negara dalam mengadakan *interception* adalah unsur keselamatan penerbangan dan rasa kemanusiaan. Padahal, dalam Annex 2 Konvensi Chicago telah ditegaskan bahwa penggunaan senjata dalam rangka penyegapan hendaknya dihindarkan (Attachment A).<sup>16</sup>

ICAO mengakui hak negara yang terlanggar wilayah udaranya untuk melakukan intersepsi dan minta pesawat yang bersangkutan untuk mendarat guna melakukan pemeriksaan. Namun hendaknya negara – negara menggunakan prosedur intersepsi sebagai upaya terakhir, dengan menekankan dan memperhatikan keselamatan awak dan penumpang pesawat sipil yang bersangkutan. Dalam intersepsi juga harus dibedakan antara pesawat sipil yang dalam intersepsi dilarang menggunakan penembakkan sedangkan untuk pesawat militer dapat dilakukan penembakkan. Hal tersebut itulah yang melatar belakangi ICAO untuk mengamandemenkan Konvensi Chicago tahun 1944 dengan

---

<sup>16</sup> Harry Purwanto, Op. Cit.

penambahan Pasal 3 Bis dalam rangka untuk meningkatkan kontrol negara terhadap penyalahgunaan intersepsi (*interception*).

## **P E N U T U P**

Pengakuan kedaulatan negara atau ruang udara yang berada di atas wilayahnya bersifat lengkap dan eksklusif termuat dalam Konvensi Paris tentang Perdamaian tahun 1919 dan Konvensi Chicago tahun 1944 tentang penerbangan Sipil Internasional Pasal 1. Pesawat asing yang bermaksud untuk masuk ke dalam wilayah udara suatu negara harus minta izin terlebih dahulu kepada negara tersebut. Bila pesawat asing tersebut tetap masuk berarti telah melanggar kedaulatan negara kolong sehingga negara kolong dapat melakukan tindakan peringatan atau pencegahan yang dikenal dengan istilah “intersepsi” (*Interseption*). Intersepsi” yang merupakan suatu tindakan penyergapan atau pencegahan yang oleh Hukum Internasional diakui sebagai usaha untuk menegakkan kedaulatan negara atas wilayah ruang udara. Intersepsi disini bertujuan untuk memaksa pesawat tersebut mendarat dan melakukan pemeriksaan pada pesawat tersebut karena telah melakukan tindakan pelanggaran hukum udara. Pesawat sipil yang melakukan pelanggaran dapat diadakan intersepsi sebagai upaya terakhir namun dalam batas - batas tertentu dilarang untuk melakukan penembakkan terhadap pesawat kecuali untuk pesawat militer dapat dilakukan penembakkan. Pengaturan penggunaan intersepsi ini termuat dalam Pasal 3 Bis Konvensi Chicago tahun 1944 dan Annex 2 Konvensi Chicago tahun 1944.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adurrasyid, Priyatna, 1972, *“Kedaulatan Negara di Ruang Udara”*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta
- E.G. Sweeney, 1972, *“Adjusting the Conflicting Interest of Landowner and Aviation in Anglo-American Law”*, dikutip oleh Priyatna Abdurrasyid dalam *“Kedaultan Negara di Ruang Udara”*, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta,
- H.A. Wassenbergh, 1962, *“Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air”*, The Haque
- Hambali, Yasidi, *“Hukum dan Politik Kedirgantaraan”*, Pradnya Paramita, Jakarta.
- Istanto, F. Sugeng, 1998, *“Hukum Internasional”*, Penerbit Universitas Atmajaya, Yogyakarta
- Likadja, Frans, 1987, *“Masalah Lintas di Ruang Udara”*, Penerbit Bina Cipta
- Martono, K, 2007, *“Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional”*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Mauna, Boer, 2003, *“ Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global”*, Penerbit PT. Alumni, Bandung
- Purwanto, Harry, 1997, *“Penegakan Kedaulatan Negara dan Hukum di Ruang Udara Melalui Lembaga Intersepsi”*, Laporan Penelitian, UGM
- Shaw, Malcolm. N, 1991, *“International Law”*, Grotius Publication Limites
- Saefullah, Wiradiradja, 2006, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jurnal Hukum Bisnis, Vol.25, Jakarta
- Wiradiradja, E. Saefullah, 1990, *“Tinjauan Singkat Atas Berbagai Pernjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara”*, Penerbit Lisan, Bandung