

LINTAS PENERBANGAN NASIONAL BAGI PESAWAT UDARA ASING MELALUI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA YANG DITETAPKAN

Levina Yustitiani

Fakultas Hukum Universitas Hang Tuah Surabaya
Email : levina.yusticia86@gmail.com

Abstrak : Wilayah udara sebagaimana wilayah laut, membawa manfaat bagi kepentingan manusia atau bisa dikatakan untuk negara, yakni sebagai sarana transportasi dan komunikasi, media pemersatu, sumber daya nasional, dan media pertahanan dan keamanan nasional. Dalam masyarakat internasional saat ini telah melahirkan beberapa konvensi internasional yang mengatur kegiatan penerbangan yaitu *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919* dan *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*. Tidak terkecuali dalam UNCLOS 1982 juga diatur tentang lintas penerbangan. Indonesia adalah salah satu Negara pihak pada Konvensi Chicago 1944. Sebagai implementasi dari kedaulatan negara di ruang udara melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan kedaulatan negara Indonesia atas wilayah udara, yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Status Indonesia sebagai Negara kepulauan sesuai yang tertuang dalam UNCLOS 1982, maka Indonesia mempunyai kewenangan menetapkan alur laut kepulauan dan mengatur pelaksanaan lintas penerbangan pesawat udara asing melalui wilayah udara Negara Indonesia.

Kata kunci : lintas penerbangan, wilayah udara, Alur Laut Kepulauan Indonesia.

PENDAHULUAN

Semua negara memiliki wilayah udara, namun ada beberapa Negara yang tidak memiliki wilayah laut. Sampai batas ketinggian berapa negara mempunyai wewenang menjalankan kedaulatannya, hingga dewasa ini belum berhasil ditetapkan atau disepakati oleh Negara-negara. Wilayah udara sebagaimana wilayah laut, membawa manfaat bagi kepentingan manusia atau bisa dikatakan untuk negara, yakni sebagai sarana transportasi dan komunikasi¹, media pemersatu, sumber daya nasional, dan media pertahanan dan keamanan nasional. Berdasarkan pada kenyataan yang ada maka sangat diperlukan adanya seperangkat ketentuan hukum, baik dalam tingkat nasional maupun dalam tingkat internasional guna mengatur kegiatan negara di ruang udara. Dalam masyarakat internasional saat ini telah melahirkan beberapa konvensi internasional yang mengatur kegiatan penerbangan yaitu *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation 1919* dan *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*. Tidak terkecuali dalam UNCLOS 1982 juga diatur tentang lintas penerbangan. Indonesia adalah salah satu Negara pihak pada Konvensi Chicago 1944.

Indonesia adalah salah satu Negara pihak pada Konvensi Chicago 1944. Sebagai implementasi dari kedaulatan negara di ruang udara melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan kedaulatan negara Indonesia atas wilayah udara, yang dalam pasal 5 menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Wilayah udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional, oleh karena itu harus di jaga dan dimanfaatkan bagi sebesar-besarnya kepentingan rakyat, bangsa, dan Negara.

Dalam hal lintas penerbangan juga diatur tentang adanya hak lintas penerbangan bagi pesawat udara asing melalui wilayah ruang udara negara kepulauan, dan juga adanya hak lintas transit bagi pesawat udara asing melalui ruang udara di atas selat internasional diatur dalam article

¹ E Saefullah., 1990, *Tinjauan singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, Lisan, Bandung

53 UNCLOS 1982. Pada article 53 UNCLOS 1982 disebutkan, bahwa lintas penerbangan di atas alur laut kepulauan adalah pelaksanaan hak penerbangan bagi semua pesawat udara. Pada pasal 53 tersebut, dijelaskan bahwa penetapan rute penerbangan kepulauan akan ditentukan di atas alur laut kepulauan. Semua kapal dan pesawat udara asing mempunyai hak untuk melakukan lintas pelayaran dan penerbangan, melintas perairan kepulauan Indonesia melalui alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atasnya. Pelayaran dan penerbangan yang demikian dijamin, dalam arti tidak diperlukan izin terlebih dahulu dari Pemerintah Indonesia.

Sebagai implementasi dari article 53 UNCLOS 1982, akhirnya melalui Pasal 18 dan 19 Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU No.6 Tahun 1996) jo. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (PP No.37 Tahun 2002), diatur dan ditetapkanlah alur laut kepulauan Indonesia, yang dapat digunakan untuk lintas pelayaran dan lintas penerbangan kapal dan pesawat udara asing melalui wilayah perairan dan ruang udara Indonesia. Dalam penelitian ini fokus pembahasan pada pengaturan lintas penerbangan pesawat udara asing melalui ALKI yang ditetapkan menurut hukum nasional dan hukum internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang mengkaji tentang bagaimana pengaturan lintas penerbangan bagi pesawat udara asing yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia serta upaya penegakan hukum atas kedaulatan negara di wilayah udara Indonesia. Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan tersier, sedangkan pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*)².

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kedaulatan Negara dan Hak Lintas di Ruang Udara

Kedaulatan Negara di udara mulai mendapatkan pengaturan secara tegas sejak lahirnya Konvensi Paris 1919. dalam Pasal 1, yang menyatakan bahwa :*The High Contracting Parties recognise that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*³. Berdasarkan Pasal 1 tersebut, negara mempunyai kedaulatan yang sempurna dan eksekutif atas ruang udara di atas wilayahnya. Kemudian pada tahun 1944 berhasil disepakati Konvensi dengan nama *Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago, on 7 December 1944*(Konvensi Penerbangan Sipil Internasional) atau sering disebut Konvensi Chicago 1944, konvensi ini lahir karena adanya ketidak puasan dari para peserta konferensi sebelumnya (peserta Konvensi Paris 1919) yang menginginkan penyempurnaan peraturan di bidang penerbangan. Dalam Konvensi Chicago 1944, masalah kedaulatan negara di ruang udara kembali diatur dalam Pasal 1, bahwa :*The Contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*⁴.

Kedaulatan negara di ruang udara erat kaitannya dengan hak lintas, karena setiap pesawat udara yang melintasi di atas wilayah ruang udara suatu negara harus mematuhi ketentuan hukum internasional dan hukum nasional negara tersebut. Pengertian lintas dalam hukum udara, yaitu suatu pengertian yang ada dalam dunia penerbangan, baik oleh pesawat udara sipil, maupun pesawat udara Negara. Pengertian lintas di sini adalah suatu pengertian umum yang di alami dalam dunia penerbangan dan apabila hal ini memiliki hubungan yang erat dengan masalah

² Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Cetakan Kedua, Prenada Media, Jakarta, hal.10 .

³http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf, Article 1.

⁴ <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf>, diakses 15 Oktober 2018, Article 1

kedaulatan Negara di ruang udara, oleh karena itu akan terlihat apakah setiap alat penerbangan dapat dengan bebas melintasi wilayah udara Negara asing, ataukah ada pembatasan-pembatasan tertentu.

Dalam hukum internasional ada beberapa istilah "lintas" dalam kaitannya dengan kegiatan penerbangan, yaitu Lintas (*passage*), Hak Lintas (*right of passage*), Hak Lintas Damai (*right of innocent passage*), Hak Lintas Transit (*right of transit passage*), Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*), dan Hak Lintas khusus (*right of special passage*). UNCLOS 1982 mengatur tentang lintas transit melalui selat. Kedua jenis lintas tersebut menunjukkan adanya kemiripan. Rezim hukum lintas penerbangan pesawat udara di atas selat internasional, yaitu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya (article 37 UNCLOS 1982) adalah lintas transit (*transit passage*), yaitu pelaksanaan kebebasan penerbangan untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin (article 38 par.2 UNCLOS 1982), sedangkan yang dimaksud dengan lintas penerbangan alur laut kepulauan adalah pelaksanaan hak penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Dengan adanya kemiripan ciri-ciri antara lintas penerbangan bagi pesawat udara di atas selat internasional dengan lintas penerbangan melalui alur laut kepulauan, maka berdasarkan article 54 UNCLOS 1982, Pasal-pasal 39, 40, 42 dan 44 berlaku *mutatis mutandis* bagi lintas (penerbangan) alur laut kepulauan. Namun, bagi selat yang berada di dalam perairan kepulauan, sebagaimana yang terdapat dalam article 38 par. 1 UNCLOS 1982, lintasan bagi kapal berlaku dua kemungkinan rezim hukum yaitu hak lintas damai atau hak lintas alur kepulauan.

2. Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia Berdasarkan Article 53 UNCLOS 1982

Dengan telah diratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982, maka status negara kepulauan, telah mendapatkan pengakuan dan pengaturan secara internasional. Keberadaan negara kepulauan membawa konsekuensi pada tersedianya alur laut kepulauan dan rute penerbangan melalui wilayah udara negara kepulauan. Alur laut kepulauan dan rute penerbangan dimaksud tentunya bukan alur laut dan rute penerbangan yang ada sebagai alur laut pelayaran dan rute penerbangan sipil, namun rute yang dibangun sebagai hasil kompromi antara kepentingan negara maju dengan negara kepulauan. Dalam rangka mengakomodasikan kepentingan pelayaran dan penerbangan internasional negara kepulauan *may designate* alur laut dan rute penerbangan di atasnya.

Beberapa negara peserta konferensi tersebut terdapat perbedaan pandangan. Perbedaan pandangan itu antara lain pelayaran melalui Alur Laut kepulauan itu merupakan "hak" atau "kebebasan". Negara Maritim Besar, menuntut adanya *innocent passage* melalui alur laut adalah kebebasan, mengingat wilayah itu dulunya merupakan wilayah laut bebas. Sedangkan, negara kepulauan sendiri bersedia mengakui *innocent passage* melalui alur laut kepulauan sebagai "hak" bagi pelayaran internasional. Demikian juga, negara kepulauan (khususnya Indonesia dan Philipina) tidak dapat menerima rezim *free transit* melalui alur laut. Sebab, bila berlaku *free transit* nantinya akan merugikan negara kepulauan itu sendiri. Setelah melalui perdebatan yang cukup panjang dan memakan waktu yang lama, akhirnya berhasil disepakati tentang keberadaan Alur Laut Kepulauan dan rute Penerbangan di atasnya, sebagaimana secara lengkap dirumuskan dalam Article 53 UNCLOS 1982⁵.

⁵ **Article 53: Right of archipelagic sea lanes passage**

1. An archipelagic State may designate sea lanes and air routes thereabove, suitable for the continuous and expeditious passage of foreign ships and aircraft through or over its archipelagic waters and the adjacent territorial sea.
2. All ships and aircraft enjoy the right of archipelagic sea lanes passage in such sea lanes and air routes.
3. Archipelagic sea lanes passage means the exercise in accordance with this Convention of the rights of navigation and overflight in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious and unobstructed transit between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone.
4. Such sea lanes and air routes shall traverse the archipelagic waters and the adjacent territorial sea and shall include all normal passage routes used as routes for international navigation or overflight through or over

Pada tanggal 19 Mei 1998, dalam Sidang ke-69 Komisi Keselamatan Pelayaran (*Maritime Safety Committee* = MSC), Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization* = IMO) telah menyetujui usul Pemerintah Indonesia tentang Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)⁶. Penetapan ALKI menyangkut pertahanan dan keamanan negara. penetapan alur lintas laut kepulauan harus merupakan sumbangan bangsa Indonesia dalam rangka mewujudkan ketertiban dunia. Oleh karenanya di samping harus mempertimbangkan kepentingan masyarakat internasional, hendaknya tidak sampai mengorbankan kepentingan bangsa dan negara Indonesia. Hasil pengkajian dari Forum Strategi TNI-AL diusulkan alur-laur laut Kepulauan, yakni meliputi :

Alur Laut Kepulauan I, meliputi : Selat Lombok – Selat Makasar – laut Sulawesi.

Alur Laut Kepulauan II, meliputi : Selat Sunda – Laut Jawa, kemudian ada yang ke selat Malaka dan yang lain ke arah – Selat Karimata – Laut Nutuna – Laut Cina Selatan.

Alur Laut Kepulauan III, meliputi :

- Selat Ombai, Selat Water, Laut Banda (barat P. Buru), Laut Seram (Timur P. Monggoli), Laut maluku, Laut Pasifik.
- Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat P. Buru), Laut Seram (Timur P. Monggoli), Laut Maluku, Laut Pasifik.
- Laut Arafuru, Laut Banda (Barat P. Buru), Laut Seram (Timur P. Monggoli), Laut Maluku, Laut Pasifik (Hasil Seminar Forum Strategi TNI-AU, tanggal 12 – 27 Agustus 1991).

Indonesia menyampaikan usul penetapan ALKI kepada IMO, pada sidang MSC-67 yang diadakan antara tanggal 2-6 Desember 1996. melalui beberapa persidangan dan revisi berdasarkan masukan dari peserta sidang MSC, akhirnya usul Indonesia tentang penetapan alur-alur laut kepulauan tersebut diadopsi oleh Sidang pleno MSC-69 pada tanggal 19 Mei 1998. Dalam Resolusi tersebut juga ditegaskan bahwa Pemerintah Indonesia dalam menetapkan alur laut kepulauan supaya konsisiten dengan ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS. Pengaturan pelayaran dan penerbangan melalui alur laut kepulauan baru dapat dipenuhi empat tahun kemudian, yaitu dengan diumumkannya Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Lintas Alur Laut

archipelagic waters and, within such routes, so far as ships are concerned, all normal navigational channels, provided that duplication of routes of similar convenience between the same entry and exit points shall not be necessary.

5. *Such sea lanes and air routes shall be defined by a series of continuous axis lines from the entry points of passage routes to the exit points. Ships and aircraft in archipelagic sea lanes passage shall not deviate more than 25 nautical miles to either side of such axis lines during passage, provided that such ships and aircraft shall not navigate closer to the coasts than 10 per cent of the distance between the nearest points on islands bordering the sea lane.*
6. *An archipelagic State which designates sea lanes under this article may also prescribe traffic separation schemes for the safe passage of ships through narrow channels in such sea lanes.*
7. *An archipelagic State may, when circumstances require, after giving due publicity thereto, substitute other sea lanes or traffic separation schemes for any sea lanes or traffic separation schemes previously designated or prescribed by it.*
8. *Such sea lanes and traffic separation schemes shall conform to generally accepted international regulations.*
9. *In designating or substituting sea lanes or prescribing or substituting traffic separation schemes, an archipelagic State shall refer proposals to the competent international organization with a view to their adoption. The organization may adopt only such sea lanes and traffic separation schemes as may be agreed with the archipelagic State, after which the archipelagic State may designate, prescribe or substitute them.*
10. *The archipelagic State shall clearly indicate the axis of the sea lanes and the traffic separation schemes designated or prescribed by it on charts to which due publicity shall be given.*
11. *Ships in archipelagic sea lanes passage shall respect applicable sea lanes and traffic separation schemes established in accordance with this article.*
12. *If an archipelagic State does not designate sea lanes or air routes, the right of archipelagic sea lanes passage may be exercised through the routes normally used for international navigation.*

⁶ R. Agoes, Eddy, 2004, *Praktik Negara-Negara atas Konsepsi Negara Kepulauan*, dalam Jurnal Hukum Internasional, Fakultas Hukum UI, Jakarta,

Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan, yang diumumkan pada tanggal 28 Juni 2002. Peraturan ini berlaku sejak saat ditetapkan, namun kapal dan pesawat udara asing baru dapat menggunakan ALKI enam bulan kemudian (PP nomor 37 tahun 2002).

Penetapan rute penerbangan yang demikian akan ditetapkan di atas dan sejajar alur laut kepulauan. Hal ini didasarkan pada salah satu pertimbangan historis, bahwa adanya rute penerbangan di atas alur laut kepulauan yaitu untuk memenuhi kebutuhan pesawat-pesawat militer (pesawat udara negara) yang melakukan pengawasan atas kapal-kapal militernya.

3. Hak dan Kewajiban Negara Kepulauan Terkait Pelaksanaan Hak Lintas Penerbangan Melalui Alur Laut Kepulauan Dalam Lintas Penerbangan Khusus Wilayah Udara Indonesia

Adanya pelaksanaan lintas penerbangan melalui rute udara di atas alur laut kepulauan, Pemerintah Indonesia mempunyai hak atau kekuasaan antara lain; *pertama*, pemerintah Indonesia berhak untuk menetapkan rute penerbangan di atas alur laut kepulauan, setelah memperhatikan aspek keselamatan penerbangan dan keamanan negara. Sebagai negara berdaulat, negara Indonesia yang paling berhak mengatur penggunaan atau pemanfaatan wilayah ruang udaranya. *Kedua*, mempunyai hak atau kekuasaan untuk memaksa pesawat udara sewaktu melakukan lintas penerbangan untuk menghormati kedaulatan, keutuhan wilayah, integritas politik negara kepulauan dan memaksa pesawat udara untuk mentaati peraturan perundangan yang dikeluarkan oleh negara kepulauan (Pasal 53 ayat (1), ayat (6) Pasal 42 ayat (4) UNCLOS 1982). Pelaksanaan hak atau kekuasaan tersebut disesuaikan dengan jenis pesawat udara yang melakukan pelanggaran jalur. Sebagaimana di uraikan di atas, bahwa yang melakukan pelanggaran tersebut adalah pesawat udara sipil, maka tindakan yang diambil adalah memaksa pesawat udara tersebut untuk melakukan pendaratan pada bandar udara terdekat untuk kemudian diadakan penyelidikan. Sedangkan bila yang melakukan pelanggaran adalah pesawat udara negara atau militer, maka tindakan yang diambil adalah mengusir pesawat udara tersebut untuk meninggalkan wilayah udara Indonesia. Bahkan bila sampai tidak mau meninggalkan wilayah Indonesia maka, atas pesawat udara tersebut dapat dilakukan tindakan kekerasan senjata.

Kemudian sehubungan dengan hak lintas alur laut kepulauan bagi pesawat udara asing melalui wilayah udara negara kepulauan, khususnya melalui rute penerbangan di atas alur laut kepulauan, maka kewajiban negara Indonesia antara lain (pasal 53 ayat (1), (3) dan (10) UNCLOS 1982 :

- a) Menetapkan rute penerbangan di atas alur laut kepulauan, bila tidak ingin terjadi lintas penerbangan melalui rute rute yang biasa digunakan untuk navigasi udara.
- b) Menjamin kelancaran lintas penerbangan pesawat udara asing melalui rute penerbangan yang bersangkutan.
- c) Menetapkan dalam peta-peta tentang posisi rute penerbangan di atas alur laut kepulauan dan mengumumkan sebagaimana mestinya.
- d) Menjaga keselamatan penerbangan dan memberikan pertolongan terhadap pesawat udara yang dalam keadaan bahaya.

Berkaitan dengan hak dan kewajiban negara kepulauan termasuk Indonesia, khususnya yang menyangkut pelaksanaan Pasal 53 (1) Konvensi Hukum Laut 1982, hal ini dipandang sebagai hak atau kewajiban, tentunya tergantung dari sudut mana dipandang. Dipandang sebagai "hak", bila itu dihadapkan dengan kedaulatan negara pemilik wilayah tersebut. Sehingga negara tersebutlah yang paling berhak mengatur penggunaan atau pemanfaatan wilayahnya, termasuk menentukan dan menetapkan rute penerbangan di atas alur laut kepulauan. Hak hukum, merupakan kepentingan yang dilindungi oleh hukum dengan cara mengalokasikan kekuasaan kepadanya untuk bertindak sesuai dengan kepentingannya. Sehingga negara kepulauan akan menentukan atau tidak menentukan rute penerbangan disesuaikan dengan kepentingan negara yang bersangkutan. Penetapan rute penerbangan di pandang sebagai "kewajiban", apabila hal ini dihadapkan pada:

- 1) Konsekuensi ratifikasi atas suatu perjanjian maka dapat dikatakan sebagai kewajiban negara yang telah meratifikasi suatu perjanjian. Khususnya dalam hal ini merupakan

kewajiban negara kepulauan Indonesia untuk menetapkan rute penerbangan melalui wilayah udara perairan kepulauan, sekalipun kewajiban dalam kasus ini bisa dihindari. Dengan pertimbangan, *pertama*, Perumusan Pasal 53 (1) menggunakan kata "*may*" (dapat), yang bisa diartikan sebagai pilihan, yaitu menentukan dan menetapkan rute penerbangan yang demikian atau tidak. *Kedua*, bila tidak maka negara kepulauan akan membiarkan pelaksanaan hak lintas penerbangan melalui rute penerbangan pada wilayah udara negara kepulauan dilaksanakan melalui rute yang biasa digunakan untuk penerbangan internasional.

- 2) Adanya hak lintas penerbangan melalui rute udara di atas alur laut kepulauan bagi pesawat udara asing, ini berarti merupakan kewajiban negara kepulauan untuk menetapkan rute penerbangan yang cocok. Dalam hubungan hukum, apa yang menjadi hak seseorang maka akan menjadi kewajiban bagi pihak lain. Pesawat udara asing mempunyai hak lintas penerbangan yang demikian. Jadi pada dasarnya kewajiban negara kepulauan, termasuk Indonesia untuk menyediakan rute penerbangan melalui wilayah udara negara kepulauan, sebagai pelaksanaan hak melakukan lintas penerbangan secara cepat, terus menerus, dan tidak terhalang.

Terkait dengan lintas penerbangan khusus dalam UNCLOS 1982 tidak secara tegas mengatur lintas penerbangan yang demikian. Pada kenyataannya lintas penerbangan khusus ini muncul dalam praktek hubungan antara Indonesia dengan Malaysia, yang didasarkan pada ketentuan dalam Pasal 47 ayat 6, yang menyatakan bahwa :

"apabila suatu bagian perairan kepulauan suatu Negara Kepulauan, terletak di antara dua bagian suatu negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan perairan demikian, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara negara-negara tersebut akan tetap berlaku dan harus dihormati".

Disebut sebagai lintas penerbangan khusus, karena :

- a. bukan merupakan rezim lintas damai. Karena, rezim lintas damai di ruang udara tidak diakui dalam hukum udara.
- b. bukan merupakan lintas transit. Karena, dilaksanakan bukan di atas selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
- c. bukan termasuk lintas penerbangan di atas alur laut kepulauan. Karena, lintas penerbangan yang demikian tidak dilakukan di atas alur laut kepulauan, melainkan dilakukan melalui koridor-doridor yang ditentukan oleh perjanjian bilateral.

Dalam penggunaan wilayah udara Indonesia, maka Malaysia juga mempunyai hak yaitu, hak-hak Malaysia di wilayah ruang udara nasional Indonesia adalah hak akses dan komunikasi pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Terkait dengan hal tersebut dalam pelaksanaan hak-hak tersebut antara Republik Indonesia dan Malaysia wajib mengadakan konsultasi dengan maksud untuk mencapai pengaturan yang mungkin bagi lintas penerbangan dan manuver pesawat udara.

Berdasarkan adanya lintas penerbangan khusus yang terjadi dalam hubungan Indonesia dengan Malaysia, dapat disimpulkan bahwa lintas penerbangan melalui wilayah ruang udara negara kepulauan Indonesia dapat dibedakan antara Hak Lintas, yaitu keberadaan dan pengaturannya berdasarkan Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, termasuk di dalamnya adalah hak lintas Transit dan Hak Lintas Khusus yang lahir berdasarkan praktek hubungan antara Indonesia-Malaysia, yang didasarkan pada ketentuan dalam *Pasal 47 ayat 6 UNCLOS 1982*. Semua hak lintas penerbangan tersebut pada hakikatnya tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum udara internasional dan hukum udara nasional Indonesia. Atas beberapa jenis lintas penerbangan tersebut yang masih memerlukan penyempurnaan dalam pengaturan lebih lanjut, baik dalam tingkat internasional maupun tingkat nasional.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dari permasalahan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa :

Seminar Nasional Kelautan XIV

" Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia"
Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019

Penetapan ALKI sudah sesuai dengan yang terdapat dalam pasal 53 UNCLOS 1982, dan bagi pesawat udara asing yang akan melintas diatas wilayah perairan Indonesia harus mematuhi rute penerbangan yang telah ditetapkan. Dalam pasal 53 UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa hak lintas alur laut kepulauan meliputi wilayah ruang udara diatasnya. Pada hakekatnya semua hak lintas penerbangan tersebut tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum udara internasional dan hukum udara nasional Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- E Saefullah,, 1990, *Tinjauan singkat Atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, Lisan, Bandung
- R. Agoes, Etty, 2004, *Praktik Negara-Negara atas Konsepsi Negara Kepulauan*, dalam Jurnal Hukum Internasional, Fakultas Hukum UI, Jakarta,
- Peter Mahmud Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Cetakan Kedua, Prenada Media
- http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf.
- <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf>, diakses 15Oktober 2018
- Convention on International Civil Aviation 1944*
- United Nation Convention On The Law Of The Sea 1982
- Convention Relating To Aerial Navigation Paris 1919*
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan