



DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i1>

Received: 15 Agustus 2023, Revised: 30 Agustus 2023, Publish: 1 September 2023

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

## Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas berdasarkan Konvensi Chicago

**Delfiyanti**

Fakultas Hukum, Universitas Andalas, Padang, Indonesia

Email: [defi\\_anti@yahoo.com](mailto:defi_anti@yahoo.com)

Corresponding Author: [defi\\_anti@yahoo.com](mailto:defi_anti@yahoo.com)

**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:** *Legal Aspect, Cross Border Aviation and Chicago Convention*

**Abstrak:** Saat ini dunia transportasi udara telah berkembang pesat, terlihat dari banyaknya jenis dan bentuk pesawat yang diproduksi. Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago tentang Navigasi Udara Sipil tahun 1944, setiap negara mempunyai kedaulatan eksklusif dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Konvensi ini juga mengakui dan memberikan hak kepada negara untuk melakukan intersepsi terkait dengan penegakan kedaulatan negara atas wilayah udaranya. Dalam praktiknya, ada kalanya pesawat asing memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin terlebih dahulu. Oleh karena itu, memungkinkan suatu negara untuk melakukan intersepsi berupa peringatan agar pesawat asing meninggalkan wilayah udara regionalnya. Pada level tertentu, Anda bahkan bisa tertembak jika melawan. Di satu sisi, tindakan tersebut diakui sebagai bagian dari penegakan kedaulatan negara. Namun di sisi lain, penggunaan intersepsi ketat yang sewenang-wenang dapat menimbulkan korban jiwa. Oleh karena itu, penggunaan hak intersepsi memerlukan pengaturan yang jelas dan kontrol yang kuat.

**Kata Kunci:** Aspek Hukum, Penerbangan Lintas Batas dan Konvensi Chicago

## PENDAHULUAN

Pada abad ini kemajuan teknologi telah mengalami perkembangan pesat di berbagai sektor kehidupan. Masa ketika diperkenalkannya balon - balon udara tahun 1889 dengan nama Zepelin, 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 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 (*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 ijin 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 ijin, 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

---

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

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 berikutan awak pesawat KAL-007. Pengguna intersepsi yang dilakukan oleh Uni Soviet dalam rangka menegaskan 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.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Kedaulatan Negara di Ruang Udara berdasarkan Hukum Internasional

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, owns 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-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

<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.

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

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 French 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 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>

### **Aspek Hukum Lintas Penerbangan Internasional dalam Konvensi Chicago**

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

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

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

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

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.
  - 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 pernyergap dapat melakukan tindakan lain, seperti melakukan protes diplomatik kepada negara asal pesawat. Jadi tidak ditembak. Sedangkan terhadap pesawat militer dapat dilakukan penembakkan bila peringatan tersebut tetap tidak diindahkan.<sup>10</sup>

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

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

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 :

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

## KESIMPULAN

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.

## REFERENSI

Adurrasyid, Priyatna, 1972, “*Kedaulatan Negara di Ruang Udara*”, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, Jakarta

---

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

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

- E.G. Sweeney, 1972, “*Adjusting the Conflicting Interest of Landowner and Aviation in Anglo-American Law*”, dikutip oleh Priyatna Abdurrasyid dalam “*Kedaulatan 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