

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan konseptual

Adapun landasan konseptual bagi penulis sendiri maupun pembaca dalam memahami pokok penelitian dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Tinjauan tentang kedaulatan Negara

a. Kedaulatan Negara secara umum

Kedaulatan Negara adalah status negara atau pemerintah yang diakui secara de jure membawa serta hak-hak istimewa penuh keanggotaan

dalam masyarakat. Dengan demikian negara tersebut memperoleh kapasitas untuk menjalin hubungan-hubungan diplomatik dengan negara-negara lain dan untuk membentuk traktat-traktat dengan negara-negara

tersebut. Juga negara-negara tersebut tunduk pada berbagai kewajiban menurut hukum internasional dalam hubungannya dengan negara atau pemerintah yang baru diakui, yang pada gilirannya menimbulkan

kewajiban-kewajiban yang sama secara timbal-balik. Oleh karena itu, maka sejak pengakuan tersebut, kedua belah pihak memikul beban hak dan kewajiban hukum internasional. Kedaulatan Negara sudah diatur

kedalam pembukaan undang -undang Negara Republik Indonesia tahun 1945 alinea 4 (empat) yaitu :

1. maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu undang – undang dasar Negara Indonesia, yang terbentuk

dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat.

2. Pasal 1(satu) ayat 2 (dua) Undang – Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945, menegaskan bahwa kedaulatan berada di tangan rakyat dan dilaksanakan menurut undang – undang dasar.

Bukti lain bahwa kedaulatan berada di tangan rakyat dapat kita temukan di dalam isi Pembukaan UUD 1945 pada alinea ke-4, yang perumusannya sebagai berikut: "Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintah negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia, yang berdasarkan kemerdekaan dan perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-undang Dasar negara Indonesia yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, persatuan Indonesia, dan kerakyatan yang dipimpin oleh hikmah kebijaksanaan dalam permusyawaratan perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia".

Ada berbagai macam tinjauan dan cara bagi suatu negara untuk mengakui eksistensi negara lain, ada yang secara langsung, maupun pengakuan secara tidak langsung. Jika kita lihat kembali dalam kasus

pengakuan Belanda kepada Indonesia, dapat di simpulkan bahwa

pengakuan yang dilakukan oleh Belanda bersifat langsung dibuktikan sejak pidato Bernard Rudolf Bot, 16 Agustus 2005, sehari sebelum peringatan 60 tahun proklamasi kemerdekaan Indonesia, serta hadirnya

Perdana Menteri Belanda Jan Peter Balkenende dalam resepsi diplomatik HUT kemerdekaan RI, 4 September 2008⁴. Kedaulatan memiliki sifat-sifat pokok antara lain: Asli yang berarti kekuasaan tersebut bukan berasal dari kekuasaan pihak lain yang kedudukannya lebih tinggi, Permanen yang berarti kekuasaan tersebut tetap berdiri meskipun pemerintahan atau pemegang kedaulatan telah berulang kali berganti, Tunggal yang berarti kekuasaan tersebut merupakan satu-satunya kekuasaan tertinggi dalam negara yang tidak dapat diserahkan atau dibagi-bagikan kepada badan-badan atau lembaga lainnya, Dalam suatu negara yang akan berdiri dan berdaulat harus memiliki unsur-unsur tertentu .

Pada alinea ke-4 Pembukaan UUD 1945 tersebut, pada baris yang dicetak tebal secara tersurat menunjukkan bahwa negara Indonesia adalah penganut jenis kedaulatan rakyat. Bagaimana di dalam pasal-pasal UUD

1945? Dalam UUD 1945 pasal 1(satu) ayat 2(dua), ditegaskan bahwa kedaulatan adalah ditangan rakyat dan dilaksanakan menurut Undang-undang Dasar.Berdasarkan uraian tentang kedaulatan rakyat tersebut, jelaslah bahwa negara kita termasuk penganut teori kedaulatan rakyat.

⁴ <http://b2hr-rakyat.blogspot.com/2012/11/pengakuan-suatu-negara-menurut-hukum.html>

Rakyat memiliki kekuasaan yang tertinggi dalam negara, tetapi pelaksanaannya diatur oleh undang-undang dasar. Selain dari penganut jenis kedaulatan rakyat, ternyata UUD Negara RI Tahun 1945, juga menganut jenis kedaulatan hukum. Hal tersebut dapat ditemukan di dalam pasal 1(satu) ayat 3(tiga) UUD 1945, isinya adalah negara Indonesia adalah negara hukum. Artinya negara kita bukan negara kekuasaan. Bahwa segala sesuatu yang berkaitan dengan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara diatur menurut hukum yang berlaku. Misalnya peraturan berlalu lintas di jalan raya diatur oleh peraturan lalu lintas. Menebang pohon di hutan diatur oleh peraturan, supaya tidak terjadi penggundulan hutan yang berakibat banjir, dan contoh lainnya.

Pasal 27 ayat 1(satu) UUD 1945 juga merupakan dasar bahwa negara kita menganut kedaulatan hukum isi lengkapnya adalah segala warga negara bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan serta wajib menjunjung hukum dan pemerintahan dengan tidak ada kecualinya. Maksudnya bahwa setiap warga negara yang ada di wilayah negara kita kedudukan sama di dalam hukum, jika melanggar hukum siapapun akan mendapat sanksi. Misalnya rakyat biasa, atau anak pejabat jika mereka melanggar harus diberikan sanksi, mungkin berupa kurungan (penjara) atau dikenakan denda. UU / Konstitusi yang mengatur kedaulatan di Indonesia Berikut adalah UU / Konstitusi yang mengatur mengenai kedaulatan di Indonesia :

1. Pancasila sila ke-4, "*Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmah kebijaksanaan dalam permusyawaratan perwakilan*".

2. Pembukaan UUD 1945 pada alinea ke-4

3. Pasal 1(satu) ayat 2 (dua) UUD 1945, ditegaskan bahwa kedaulatan adalah ditangan rakyat dan dilaksanakan menurut Undang-undang Dasar.

4. Pasal 33(tiga puluh tiga) ayat 4 (empat) UUD 1945, menyebutkan bahwa: Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian,

serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

5. Pasal 1(satu) ayat 3 (tiga) UUD 1945, isinya adalah negara Indonesia adalah negara hukum.

6. Pasal 27 ayat (1) UUD 1945, isi lengkapnya adalah segala warga negara bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan

serta wajib menjunjung hukum dan pemerintahan dengan tidak ada kecualinya.

2. Kedaulatan Negara di Udara

Konsekuensi prinsip kedaulatan di udara adalah tidak adanya pesawat udara yang terbang melintasi melalui ruang udara nasional Negara anggota tanpa adanya izin terlebih dahulu. Berdasarkan prinsip kedaulatan di udara tersebut, pesawat udara asing bersama dengan awak

pesawat udara, penumpang tetap harus mematuhi hukum regulasi

nasional Negara tempat pesawat tersebut melakukan penerbangan⁵

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayahnya untuk dikelola

dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.⁶ Ruang wilayah negara

meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara. Sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang

Penerbangan Sipil Internasional, Pasal 1 disebutkan bahwa “every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”⁷ Pasal 5 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang

Penerbangan, menyebutkan negara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia. Ruang udara mempunyai arti yang sangat penting bagi suatu negara, salah satunya dilihat dari aspek

integritas wilayah dan keamanan nasional, yang harus di dayagunakan sebaik-baiknya.⁸ Sebagai bagian dari kedaulatan suatu negara, ruang udara mempunyai fungsi strategis sebagai aset nasional yang sangat

berharga⁹ termasuk didalamnya untuk kepentingan pertahanan dan

⁵ Loc.cit

⁶ Undang-Undang No. 43 Tahun 2008, Tentang Wilayah Negara

⁷ penjelasan Pasal 5, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan

⁸ Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, penerbit CV Mitra Karya, Jakarta, 2003, hlm. 271.

⁹ Ida Bagus Rahmadi Supancana, *ibid*, hlm 298

keamanan. Udara merupakan salah satu sumber daya alam dan unsur lingkungan.¹⁰ Tiga aspek yang harus diperhatikan dalam rangka mengoptimalkan pemanfaatan ruang udara beserta sumber daya yang terkandung di dalamnya, yakni:

1. Aspek keamanan dan keselamatan,
2. Aspek pertahanan negara, dan
3. Aspek lingkungan hidup.

Pertahanan dan keamanan negara adalah segala upaya untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.¹¹

3. Flight Information Region (FIR)

FIR merupakan sebuah ruang udara yang ditetapkan dimensinya yang berisi layanan informasi penerbangan dan layanan siaga. Sementara *Flight Information Service* adalah "a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights." Menurut Dewan Penerbangan dan Antariksa Nasional *Alerting Service* adalah pelayanan yang diberikan kepada organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang/ penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan¹². Setiap pesawat udara yang melintasi sebuah wilayah FIR berhak mendapatkan layanan navigasi udara.

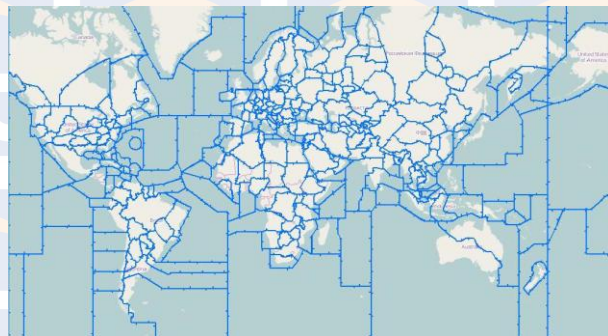
¹⁰ Philip Kristanto, *Ekologi Industri*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2002, hlm. 40

¹¹ Pasal 1 UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara

¹² Ruwantissa Abeyratne. 2012. *Air Navigation Law*. Springer, Quebec. Hlm 10.

Layanan tersebut terdiri dari dua bagian yaitu *Instrument Flight Rules* (IFR) dan *Vision Flight Rules* (VFR) merupakan layanan navigasi melalui radio yang memandu sebuah pesawat dan memungkinkan pilot menentukan posisi pesawat dari waktu ke waktu. IFR hanya berlaku pada beberapa kondisi cuaca tertentu. navigasi udara. FIR dibentuk pada Sembilan wilayah penerbangan termasuk juga FIR Natuna. FIR Natuna kemudian menjadi bagian dari Flight Information Regions Over the South China Sea Oceanic Airspace atau yang sekarang dikenal sebagai Singapore Flight Information Region¹³.

Gambar 3.1 *Global Flight Information Region*



Sumber: www.arcgis.com

a. Pengelolaan FIR di Indonesia

Pemerintah Indonesia harus menjaga kedaulatan teritorial di wilayah laut dan udara yang sangat luas. Oleh karena itu, pengaturan wilayah udara dan laut diperlukan agar tidak terjadi pelanggaran kedaulatan oleh negara lain. Selain itu, pengaturan

¹³ Evi Zuarida. 2012. Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada FIR Singapura Di Atas Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Perjanjian Antara Indonesia Singapura Tahun 1995. Universitas Indonesia, Jakarta. Hal. 34

wilayah udara dan laut penting demi keselamatan lalu lintas

pelayaran dan penerbangan. Untuk keselamatan penerbangan, pemerintah Indonesia telah melakukan pengaturan ruang udara sebagaimana yang telah dimandatkan oleh Konvensi Chicago

1944. Pemerintah Indonesia telah menetapkan *Flight Information Region*, *Upper Flight Information Region* dan sarana serta prasarana pendukung keselamatan penerbangan di wilayah

Indonesia. Sementara untuk tetap menjaga kedaulatan negara, pemerintah telah mengklasifikasikan dan menetapkan ruang udara terbatas (*restricted area*), ruang udara berbahaya (*danger area*) dan

ruang udara terlarang (*prohibited area*).¹⁴ Dasar hukum pengaturan FIR di Indonesia terdapat pada :

1. Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan pasal 6 yang menyatakan¹⁵:

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah

melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan

udara. Awalnya, Indonesia memiliki empat FIR yaitu FIR Jakarta, FIR Bali, FIR Ujung Pandang, dan FIR Biak. FIR Jakarta mencakup wilayah bagian barat pulau Kalimantan, bagian barat

¹⁴ Pasal 6, 7 dan 8 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

¹⁵ Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009

pulau Jawa hingga pulau Sumatera. FIR Bali meliputi Kalimantan

bagian tengah hingga bagian timur, kemudian Jawa Timur hingga Nusa Tenggara. FIR Ujung Pandang meliputi pulau Sulawesi, Maluku, hingga kepulauan Aru. Sedangkan FIR Biak meliputi

wilayah perairan Arafuru dan pulau Papua.¹⁶ Untuk mengfisienkan dan mengefektifkan pelayanan navigasi dan pelayanan penerbangan, berdasarkan *Supplement Aeronautical Information*

Publication (AIP) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DitJen Hubud) No. 02/05 tanggal 14 April 2005, ruang udara Indonesia dibagi kedalam dua FIR, yaitu FIR

Jakarta dan FIR Ujung Pandang. FIR Jakarta tetap meliputi pulau Sumatera, bagian barat pulau Kalimantan, bagian barat Jawa Tengah hingga mengarah ke selatan dan mencakup Pulau

Christmas milik Australia. Sedangkan FIR Ujung Pandang meliputi wilayah cakupan FIR Biak, dan FIR Bali sebelumnya serta wilayah udara Timor Leste dan sebagian Papuan Nugini.¹⁷ Pengelolaan

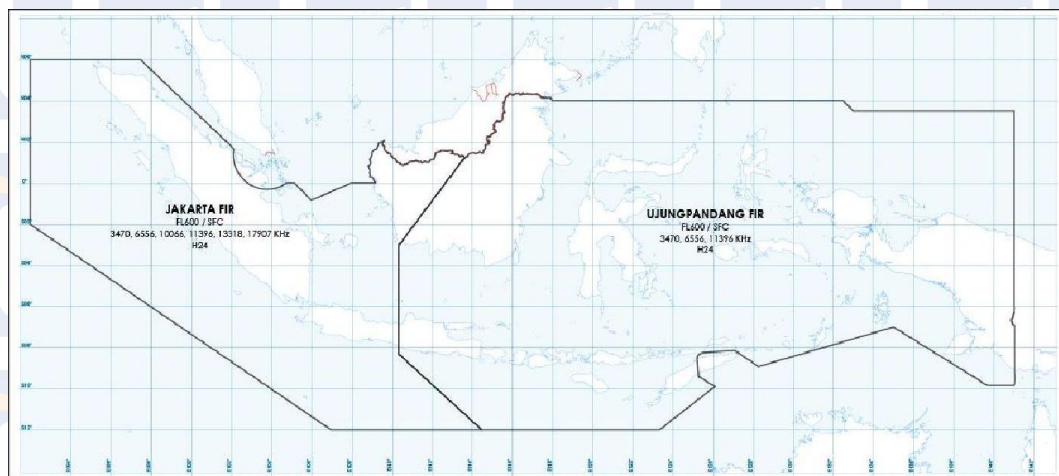
wilayah udara ini kemudian dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu *Air Navigation Indonesia* (AirNav). Luas total FIR yang dikelola adalah 4.110.752 km² berbanding dengan

¹⁶ Silalahi, Eco. 2015. Implikasi Hukum Internasional Pada *Flight Information Region* (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Artikel Pada JOM Fakultas Hukum Vol. 2 No. 1. Hlm. 8.

¹⁷ *ibid*

total luas wilayah Indonesia 5.193.252 km², dengan jumlah lalu lintas penerbangan 9887 *movement*/hari.¹⁸

Gambar 3.2 Dua *Flight Information Region* Indonesia



Sumber: indoavis.com

1) Wilayah ruang udara

Wilayah udara suatu Negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, laut territorial dan juga wilayah territorial dan juga wilayah laut Negara kepulauan. Kedaulatan Negara di udara berdasarkan adagium romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*). Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penepatan

¹⁸ <http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/about/type/airspace> diakses pada tanggal 1 November 2015, pukul 20.35 WITA.

satelit di ruang angkasa . pengatura ruang udara juga angkasa memang aturan yang relative baru dibandingkan pengaturan internasional diwilayah bumi yang lain seperti halnya laut. Dalam hal ini dapt dimaklumi dikarenakan belum terpikirkan jika manusia bisa terbang mencapai bulan atau diluar bumi dan benda – benda angkasa lainnya. Sangat lah berbeda dengan laut yang sudah berhasil dikuasai manusia sejak berabad- abad sebelumnya. Dalam hal ini ruang udara memiliki dasar hukum yaitu pasal 1 konvesi paris 1919 yang dikuatkan konvesi Chicago menegaskan bahwa setiap Negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif dan kewenangan penuh untuk mengkontrol ruang udara diatas wilayahnya.¹⁹

Delegasi negara Inggris mengusulkan bahwa negara memiliki kedaulatan penuh terhadap ruang udara yang ada diatasnya, delegasi negara Jerman mengusulkan bahwa negara memiliki kedaulatan penuh terhadap ruang udara yang dapat dikuasainya, sedangkan delegasi negara Perancis mengusulkan bahwa ruang udara adalah bebas dengan memperhatikan akan kepentingan keamanan negara, penduduk dan harta benda, maka apabila dilihat usulan-usulan seperti tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi tidak adanya keseragaman pendapat di antara ke tiga negara yang akhirnya dapat disimpulkan bahwa konperensi tersebut mengalami kegagalan.

¹⁹ Sefriani S.H.,M.Hum .2010. Hukum Internasional : Suatu pengantar. PT. Rajagrafindo persada,depok.

Pada Pasal 1 Konvensi Paris 1919 disebutkan bahwa setiap negara anggota mengakui hak kedaulatan lengkap dan eksklusif di ruang udara di atas wilayahnya baik di darat, laut wilayah maupun di negara kolonial (jajahan) nya. Konvensi ini mengalami kegagalan juga, karena belum mencapai jumlah ratifikasi seperti yang ditentukan, dan ini juga dikarenakan hanya negara-negara anggota Konvensi Paris 1919 saja yang diakui wilayah di ruang udara, sedangkan bagi negara-negara yang bukan anggota konvensi ini tidak diakui memiliki wilayah di ruang udara.

Untuk mengisi kekosongan hukum yang mengatur mengenai kedaulatan negara di ruang udara, maka pada tahun 1929 American Comunication Beureau mengadakan pertemuan dan menghasilkan suatu kesepakatan bahwa mengakui setiap negara memiliki wilayah di ruang udara yang ada di atasnya. Dengan adanya kesepakatan ini menyebabkan semua negara di dunia merasa memiliki kedaulatan di ruang udara, dan menjadikan ajaran Paul Fauchille dan Westlake sepenuhnya tidak dapat dipertahankan, karena setiap negara memiliki kedaulatan mutlak di ruang udara dengan memberikan kebebasan penerbangan.²⁰

d. Batas wilayah udara

1. Batas wilayah udara secara horizontal

²⁰ <http://max-tentua.blogspot.com/2011/06/menetapkan-batas-kedaulatan-wilayah.html>

Penulis belum menemukan sikap Indonesia mengenai batas wilayah udara secara horizontal, namun demikian sebagai salah satu negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional, penulis menafsirkan bahwa batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada pasal 2 konvensi Chicago 1944, yaitu di atas laut teritorial sampai ketinggian tidak terbatas sebagai mana di tafsirkan oleh Mahkamah Internasional serta mengingat posisi Indonesia di Khatulistiwa dan salah satu peserta Deklarasi Bogota 1976

2. Batas wilayah udara serta vertical

Di Indonesia wilayah udara diatur dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tidak secara tegas mengatur kedaulatan di udara, namun demikian bukan berarti bahwa Undang-Undang Nomor

83 Tahun 1958 tidak mengatur sama sekali kedaulatan di udara, karena hal itu dapat disimpulkan dari berbagai pasal antara lain pasal 1 huruf (c) yang mengatur wilayah untuk keperluan penerbangan, pasal 8 yang

mengatur penerbangan udara niaga. Wilayah penerbangan di Indonesia terdiri atas *Flight Information Region (FIR)*, *Upper information Region (UIR)*, dan lain-lain. Wilayah udara ditetapkan

berdasarkan pertimbangan keamanan nasional (*national sovereignty*) sedangkan wilayah penerbangan berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan yang disepakati secara

internasional berdasarkan keputusan *Regional Air Navigation (RAN)* meeting di Bangkok setiap sepuluh tahun sekali, di mana

Indonesia ikut menentukan, karena itu kadang-kadang dapat terjadi

wilayah kedaulatan udara tidak sejalan dengan wilayah penerbang

Berbeda dengan

Undang-Undang Nomor 83(delpan puluh tiga) Tahun 1958 yang

tidak secara tegas mengatur wilayah udara, di dalam Undang-undang

No 15(lima belas) Tahun 1992, Negara Republik Indonesia bedaulat

penuh dan atas wilayah udara republik Indonesia berhak melaksanakan

wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk

kepentingan pertahanan dan keamanan negara, keselamatan

penerbangan, dan ekonomi nasional Berdasarkan kewenangan tersebut

di atas, pemerintah Republik Indonesia menetapkan kawasan udara

terlarang untuk kepentingan pertahanan dan keselamatan

penerbangan. Pesawat udara indonesia maupun pesawat udara asing di

larang terbang melalui kawasan udara terlarang, kawasan udara

terlarang tersebut hanya digunakan untuk pesawat udara negara.

Pesawat udara sipil yang melanggar kawasan udara terbatas

diperingatkan dan diperintahkan meninggalkan wilayah tersebut oleh

petugas lalu lintas penerbangan. Terhadap pesawat udara asing yang

melanggar larangan terbang tersebut dapat dipaksa untuk mendarat di

pangkalan udara atau bandar udara di dalam wilayah Republik

Indonesia.

Wilayah udara juga diatur dalam Bab IV dari pasal 5 sampai

dengan pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009. Menurut bab

tertentu , Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan di wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional , pertahanan dan keamanan negara , sosial budaya , serta lingkungan udara. Berdasarkan UU No. 1 tahun 2009 asas cabotage merupakan hak prerogatif negara berdaulat yang diakui dalam pasal 7 Konvensi Chigago 1944. Menurut pasal tersebut setiap negara berhak menolak memberikan izin pesawat udara asing yang melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dalam negeri. Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesian tersebut di peringatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh personel pemandu lalu lintas penerbangan. Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 , Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 maupun Undang-Undang No 1 Tahun 2009, tidak ada pengaturan batas wilayah udara secara vertikal , karena itu dalam praktik mengikuti hukum kebiasaan internasional sebagaimana sebagaimana di jelaskan di atas. Berdasarkan praktik hukum kebiasaan internasional tersebut , maka kedaulatan republik indonesia secara vertikal juga tergantung pada kemampuan indonesia mempertahankan kedaulatan di udara.²¹

²¹ <http://yenisutriya.blogspot.com/2015/10/makalah-hukum-udara-dan-ruang-angkasa.html>

3. Aspek kedaulatan teritorial

merupakan hal yang paling krusial dalam politik internasional. Berulang kali terjadi konflik antar negara yang disebabkan oleh pelanggaran teritori atau sengketa wilayah yang tidak kunjung selesai.

Kedaulatan territorial adalah kedaulatan yang dimiliki oleh suatu Negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif di wilayahnya. Pelaksanaan kedaulatan yang didasarkan pada wilayah, menjadikannya sangat

fundamental dalam hukum internasional. Seorang ahli hokum yaitu Hakim Huber menyatakan bahwa: dalam kaitannya dengan wilayah, kedaulatan mempunyai dua ciri yang sangat penting yang dimiliki oleh

negara. Ciri – ciri pertama yaitu kedaulatan merupakan suatu prasyarat hukum untuk adanya suatu negara dan ciri yang kedua, kedaulatan menunjukkan negara tersebut merdeka yang sekaligus juga merupakan

fungsi dari suatu negara²². Oleh karena itu, suatu negara yang memiliki kedaulatan hanya dapat melaksanakan kedaulatan tersebut pada wilayah teritorialnya saja. Mochtar Kusumaatmaja kemudian mengidentifikasi

syarat-syarat berlakunya kedaulatan sebuah negara. Syarat-syarat tersebut yaitu: pertama, kekuasaan itu terbatas pada batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu dan yang kedua, kekuasaan itu berakhir di

mana kekuasaan suatu negara lain mulai²³. Teritori atau wilayah negara sendiri memiliki empat tipe rezim. Tipe rezim ini mengindikasikan

²² Konsep Kedaulatan Teritorial. www.portal-hi.net/en/teori-teori-realisme/128-konsepkedaulatan-teritorial. Diakses pada tanggal 16 Agustus 2015, pukul 15.47 WITA.

²³ Mochtar Kusumaatmaja dan Etty R. Agoes. 2003. Pengantar Hukum internasional. Penerbit Alumni, Bandung. Hlm 18.

berlaku atau tidaknya kedaulatan sebuah negara dalam wilayah yang bersangkutan. Tipe rezim wilayah itu sendiri adalah: kedaulatan teritorial, di mana negara berkuasa penuh atas wilayahnya. Kedua, wilayah yang tidak berada di bawah kedaulatan negara lain dan yang memiliki status tersendiri (misalnya wilayah *mandate* atau *trust*). Ketiga, *Res Nullius*, yaitu wilayah yang tidak dimiliki/berada dalam kedaulatan sebuah negara. Keempat, *Res Communis*, yaitu wilayah yang secara umum tidak dapat berada di bawah suatu kedaulatan tertentu/wilayah bersama (misalnya laut lepas dan ruang angkasa). Dari penjabaran konsep di atas, kedaulatan merupakan hal yang sangat penting bagi sebuah negara. Kedaulatan menjadi predikat tertinggi suatu negara, di mana negara yang bersangkutan harus bisa mempertahankannya. Dalam penelitian peluang dan tantangan Indonesia dalam penyelesaian sengketa pelayanan navigasi udara pada *Flight Information Region* (FIR) di atas kepulauan Natuna ini, penulis menggunakan konsep kedaulatan untuk menganalisis peluang dan tantangan serta strategi Indonesia dalam penyelesaian masalah sengketa. Adanya sebagian wilayah udara Indonesia yang diatur oleh pihak lain menandakan adanya otoritas selain Indonesia yang berada dalam teritori.

B. Landasan Yuridis

Landasan yuridis dari penelitian yang akan di teliti oleh penulis, ialah terdiri dari :

1. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Dalam hal ini dasar hukum dalam dunia penerbangan yaitu didasari dari UU no 1 tahun 2009 tentang penerbangan, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah disahkan dalam rapat

paripurna DPR-RI pada tanggal 17 Desember 2008 dan ditanda tangani pada tanggal 12 Januari 2009. UU No.1/2009 tersebut sangat menjanjikan terhadap pertumbuhan transportasi udara di Indonesia,

karena sebagai dasar hukum telah mengatur secara komprehensif.

Berikut ini beberapa point dari UU No. 1 tahun 2009 khususnya yang berhubungan dengan Bandar Udara

1. Pengadaan pesawat udara sebagaimana terdapat dalam konvensi Cape Town 2001,
2. Prinsip ekstra teritorial,
3. Kedaulatan atas wilayah udara Indonesia,
4. Pelanggaran wilayah kedaulatan,
5. Produksi pesawat udara,
6. Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara,
7. Kelaikudaraan,
8. Pengoperasian pesawat udara,

9. Keselamatan penerbangan,
10. Keamanan penerbangan di darat maupun dalam pesawat udara,
11. Asuransi pesawat udara,
12. Independensi investigasi kecelakaan pesawat udara,
13. Pembentukan majelis profesi penerbangan,
14. Lembaga penyelenggara pelayanan umum yang sering disebut badan pelayan umum (BLU),
15. Berbagai jenis angkutan udara baik niaga dalam negeri maupun luar negeri,
16. Angkutan udara bukan niaga (general aviation),
17. Perlindungan pengguna jasa transportasi udara,
18. Hak-hak dan kewajiban pengguna jasa transportasi udara,
19. Persyaratan perusahaan penerbangan baik manajemen, operasional, teknologi maupun permodalan, mayoritas saham (single majority), jaminan bank (bank guarantee), kepemilikan dan penguasaan pesawat udara, komponen tarif, biaya tambahan (surcharge), pelayanan bagi penyandang cacat, pengangkutan barang-barang berbahaya (dangerous goods), ekspedisi dan keagenan, tanggung jawab pengangkut, konsep tanggung jawab pengangkut, asuransi tanggung jawab pengangkut, tanggung jawab pengangkut terhadap pihak ketiga (third parties liability),

20. Tatanan kebandarudaraan baik lokasi maupun persyaratannya, obstacles, perubahan iklim yang menimbulkan panas bumi,
21. Sumber daya manusia baik di bidang operasi penerbangan, teknisi bandar udara otoritas bandar udara (airport authority), pelayanan bandar udara,
22. Navigasi penerbangan,
23. Fasilitas navigasi penerbangan,
24. Keamanan penerbangan,
25. Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan (single air service provider),
26. Penegakan hukum,
27. Penerapan sanksi administratif yang selama ini tidak diatur,
28. Budaya keselamatan penerbangan,
29. Penanggulangan tindakan melawan hukum dan berbagai ketentuan baru guna mendukung keselamatan transportasi udara nasional maupun internasional.

UU No. 1 tahun 2009 juga sebagai dasar hukum tindak lanjut temuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) beberapa waktu yang lalu. Secara filosofis jiwa dari UU No.1 tahun 2009 bermaksud memisahkan regulator dengan operator sehingga tugas dan tanggung jawab masing-masing jelas, tidak tumpang tindih, transparan.

2. International Civil Aviation Organization

International Civil Aviation Organization (ICAO) dasar hukum

yang dipakai pihak penerbangan atau dalam dunia penerbangan. Ada nya bbrp prinsip dalam ICAO yaitu :

1. *Airspace sovereignty* (prinsip kedaulatan di ruang udara)

2. *Nationality of Aircraft* (prinsip Kebangsaan dari setiap pesawat udara)

3. *Condition to fulfill with Respect to Aircraft or by the*

Operators (prinsip adanya persyaratan yang harus dipenuhi baik oleh pesawat udara ataupun oleh aopratornya)

4. *International Cooperation and Facilitation* (Prinsip kerjasama dan penyediaan fasilitas internasional)

The Chicago Convention on International Civil Aviation 1944, merupakan lanjutan dari konvensi Paris 1919, konvensi Chicago

merupakan:

1. Perjanjian yang menetapkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban diantara negara-negara peserta.

2. Konstitusi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Hasil Konvensi Chicago ini adalah:

1. *The Interim Agreement on International Civil Aviation/* Persetujuan sementara atas penerbangan sipil internasional

2. *The Main Chicago Convention on International Civil*

Aviation/ berlakunya agreement ini menyebabkan agreement 1 tidak berlaku lagi.

3. *The International Air Service Transit/ 2 freedom*

agreement. Persetujuan internasional tentang pelayanan transit udara dan persetujuan ini disebut dengan *Two Freedom Agreement*, karena di dalamnya ada dua

kebebasan, yaitu:

1. Transit yang berarti lewat dan tidak turun
2. Transit yang berarti turun tetapi bukan tujuan tertentu,

tetapi hanya tujuan untuk mengisi bahan bakar dan membersihkan pesawat (for technical purposes)

Dalam pasal 1 ayat 1 (satu) *International Air Transportation*

Agreement 1944 dinyatakan *5 Freedom agreement* “Each contracting State grants to the other contracting State the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

1. *the privilege to fly across its territory without landing/ transit*
2. *the privilege to land for non traffic purposes/ Technical purposes*

3. *the privilege to put down passengers, mail and cargo taken on territory of the state whose nationality the aircraft possesses/*

hanya menurunkan penumpang dan kargo.

4. *the privilege to take on passengers, mail and cargo destined for territory of the state whose nationality the aircraft possesses/ hanya menaikkan penumpang dan kargo.*

5. *the privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other contracting state and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory/ menaikkan dan menurunkan penumpang.*

Ketentuan pasal 1 ayat 1 dari *International Air Transport Agreement* tersebut dikenal juga sebagai *The Five Freedom Agreement*. Selain itu dalam Pasal 5 dan 6 Konvensi Chicago 1944

diatur tentang *Non Scheduled Flight* dan *Scheduled Flight*. Dengan demikian akan timbul beberapa masalah antara teori-teori yang ada dengan ketentuan – ketentuan mengenai penerbangan pesawat udara,

khususnya pesawat udara asing.²⁴

3. Perjanjian Pengelolaan Antar Indonesia dan Singapura

Semenjak tahun 1946 ruang udara di atas kepulauan riau dikendalikan oleh Negara tetangga yaitu singapura dimana pemerintahan Indonesia setuju bahwasannya pengelolaan ruang udara akan dikelola oleh singapura dalam waktu yang sudah di tentukan.

Berikut isi perjanjian antara singapura dan Indonesia :

²⁴ <https://dennylorenta.wordpress.com/2010/05/06/kedirgantaraan-dan-konsepsi-kedaulatan-suatu-negara-di-udara/>

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE
ON THE REALIGNMENT OF THE BOUNDARY
BETWEEN
THE SINGAPORE FLIGHT INFORMATION REGION
AND
THE JAKARTA FLIGHT INFORMATION REGION

The Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore (hereinafter referred to collectively as "the Parties"); GRATIFIED with their existing close ties of friendship and cooperation, as reflected in, inter alia, the Riau Economic Cooperation Agreement and the Tourism Cooperation Agreement; and

DESIRING to further strengthen and promote these ties; COGNISANT of the strong growth in air traffic in the region; and DESIRING to strengthen safe and efficient air traffic management in Singapore Changi Airport, and facilitate the continued complementary development of airports in Batam and Bintan;

CONSIDERING that the Parties have ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (hereinafter referred to as "UN CLOS"); RECOGNISING that the Government of the Republic of Indonesia is to revise its archipelagic boundary in accordance with UNCLOS; and NOTING the decision of the International Civil Aviation Organisation's (ICAO) 3rd Asia/Pacific Regional Air Navigation Meeting in 1993 that Indonesia and Singapore consult each other on the realignment of the boundary between the Singapore FIR and the Jakarta FIR; ·

HA VE AGREED as follows:

ARTICLE 1

REALIGNMENT OF FLIGHT INFORMATION REGIONS

Subject to the approval of the ICAO, the boundary between the Singapore FIR and the Jakarta FIR shall be realigned as shown in Maps 1 and 1A attached to this Agreement.

ARTICLE 2

AIRSPACE DELEGATION

1. Concurrent with the realignment of the boundary between the Singapore FIR and the Jakarta FIR and subject to the existing procedures established in the Tanjung Pinang Control Area (zone), the Government of the Republic of Indonesia will delegate to Singapore an airspace of 90nm from SINJON (01°13'24"N 103°51 '24" E) and up to 37,000 ft within the realigned Jakarta FIR and south of Singapore, designated as Sector A, (as detailed in Map 2), for the provision of air traffic services.

2. In the event that the Government of the Republic of Indonesia implements the revision of its archipelagic boundaries in conformity with the provisions of UNCLOS, and as a result any part of its revised archipelagic and territorial water boundaries falls within Sector B (as detailed in Map 2), the Government of the

Republic of Singapore will align its FIR boundary to take into account that part of Indonesia's revised archipelagic and territorial water boundaries drawn in conformity with UNCLOS and falling within Sector B. The Republic of Indonesia will then delegate the area affected by the realignment, from sea level to unlimited height, to the Republic of Singapore. The northern boundary of Sector B (05°00'N 108°15'E, 05°00'N 108°00'E, 03°30'N 105°30'E, 01°29'21"N 104°34'41" E) accords with the FIR boundary realignment proposal submitted by the Government of the Republic of Indonesia in its Working Paper 55 presented to the Third Asia-Pacific Regional Air Navigation Meeting in April 1993.

ARTICLE 3

AIR TRAFFIC CONTROL COORDINATION PROCEDURES

Arising out of the FIR realignment, the Air Traffic Authorities of the Parties shall enter into a separate agreement detailing the revised Air Traffic Control coordination procedures between Indonesia and Singapore Air Traffic Control units for the purpose of ensuring safe, orderly and expeditious flow of air traffic. Revisions to the revised procedures shall be subject to the concurrence of both Parties.

ARTICLE 4

PROVISION OF AIR TRAFFIC SERVICES FOR THE BATAM, BINTAN AND CHANGI AIRPORTS

In the provision of air traffic services within the airspace south of Singapore for flights arriving at and departing from Batam, Tanjung Pinang and Changi Airports, the processing of the three airports' flights shall be done on a firstcome, first-serve basis.

ARTICLE 5

NOTIFICATION

When the Government of the Republic of Indonesia intends to carry out activities such as relief operations and military exercises which would affect users within the airspace delegated to Singapore, the Directorate General of Air Communications, Indonesia, shall inform the Civil Aviation Authority of Singapore of such activities in accordance with ICAO rules. The Civil Aviation Authority of Singapore shall notify the international civil aviation community of the activities in accordance with ICAO rules.

ARTICLE 6

AIR NAVIGATION CHARGES

The Government of the Republic of Singapore shall collect on behalf of and for the Government of the Republic of Indonesia, air navigation charges on civil flights in the airspace delegated to Singapore by Indonesia. The rates of the air navigation charges in the delegated airspace will be jointly agreed between Singapore and Indonesia and should be competitive with such charges levied internationally.

ARTICLE 7

REVIEW

This Agreement will be reviewed at the end of five years and shall be extended by mutual consent if both parties find it beneficial to do so.

ARTICLE 8

APPLICABILITY OF CONVENTION AND ICAO DOCUMENTS

The Convention on International Civil Aviation, 1944 and other pertinent documents issued by ICAO shall apply to this Agreement.

ARTICLE 9

SETTLEMENT OF DISPUTES

Without prejudice to Article 8 of this Agreement, all differences arising from the interpretation or application of this Agreement shall be settled amicably through consultations between the two Parties.

ARTICLE 10

ENTRY INTO FORCE

Each Party shall notify the other of the fulfilment of its internal legal procedures concerning ratification. This Agreement shall enter into force on the date of completion of the later of the following events:

- (a) the notifications by the two Parties; and
- (b) the approval of the realignment of the Singapore FIR and Jakarta FIR by the ICAO.

IN WITNESS WHERE OF the undersigned, duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Singapore on this 21st day of September 1995.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDONESIA

Signed

DR HARYANTO DHANUTIRTO
MINISTER OF COMMUNICATIONS
REPUBLIC OF INDONESIA

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF SINGAPORE

Signed

MR MAH BOW TAN

MINISTER FOR COMMUNICATION
REPUBLIC OF SINGAPORE

C. Landasan Teori

Sebagai dasar atau pedoman berpikir dalam penelitian “**Kedaulatan Negara Dalam Menjalankan Fungsi Otoritas Ruang Udara Studi Kasus Pengaturan Ruang udara di Provinsi Kepulauan Riau**”,

Peneliti menerapkan teori-teori hukum guna menunjang landasan berpikir dalam tinjauan pustaka. Adapun landasan teori yang Peneliti terapkan adalah sebagai berikut :

1. Teori Sosiologi Hukum

Teori sosiologi hukum termasuk kategori teori hukum empirik, dimana dalam penjelasan teori tersebut selalu dihubungkan dengan

kenyataan dalam masyarakat, apakah itu berupa kondisi-kondisi social ataupun historis.²⁵ Teori sosiologi hukum melakukan pengkajian yang berkaitan dengan fakta atau kenyataan. Teori Sosiologi hukum

melibatkan konteks yang luas oleh karena penjelasannya ingin menjawab pertanyaan-pertanyaan seperti masalah sebab-musabab, asal-usul social dan sebagainya.²⁶ Pertanyaan tersebut adalah

pertanyaan sosiologis yang hanya dapat dijelaskan secara sosiologis pula dan tidak dapat dijawab secara dogmatic yang hanya mengutip perundang-undangan.²⁷ Donald Black dikutip dari Satjipto Rahardjo

mengatakan teori menjelaskan fakta dan hanya fakta itu saja yang boleh menjadi bahan penyusunan proposisi dan Hukum adalah sesuatu

²⁵ Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum*, Surakarta:Muhammadiyah University Press,2002.hal.97.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

yang dapat diamati secara eksternal sehingga kita tidak tidak berbicara tentang tujuan hukum dan lain-lain.²⁸

Sosiologi adalah ilmu yang mempelajari tentang fenomena sosial yang terjadi dalam masyarakat dengan aneka ragamnya kadang kala

fenomena sosial berkembang menjadi suatu masalah sosial akibat perbedaan cara pandang mengenai Fenomena tersebut²⁹ Dalam menyelesaikan masalah sosial dibutuhkan suatu teori dimana lahir dari

pengalaman- pengalaman yang terjadi dalam kehidupan sehari- hari karena setiap individu mengalami pengalaman yang berbeda maka teori yang muncul juga akan berbeda pula antara satu individu dengan

individu lainnya.³⁰ Disimpulkan bahwa tidak ada teori yang dapat menyeluruh membahas mengenai masalah sosial di masyarakat.³¹

“Teori Fungsional Struktural / Structural Function Theory secara

garis besar fakta sosial yang menjadi pusat perhatian sosiologi terdiri atas dua tipe yaitu struktur sosial dan pranata social”.³² Menurut teori fungsional structural, struktur sosial dan “pranata sosial tersebut berada

dalam suatu sistem sosial yang berdiri atas bagian-bagian atau elemen- elemen yang saling berkaitan dan menyatu dalam keseimbangan yang menekankan kepada keteraturan dan mengabaikan konflik dan

perubahan-perubahan dalam masyarakat sehingga Asumsi dasarnya adalah bahwa setiap struktur dalam system sosial, fungsional terhadap

²⁸ *Ibid.hal.104.*

²⁹ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³⁰ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³¹ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³² <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

yang lain, sebaliknya kalau tidak fungsional maka struktur itu tidak akan ada atau hilang dengan sendirinya”.³³

“Teori Konflik / Conflict Theory yang digagas oleh Marx didasarkan pada kekecewaannya pada sistem ekonomi kapitalis yang dianggapnya mengeksploitasi buruh yang mana bagi Marx dalam masyarakat terdapat dua kekuatan yang saling berhadapan, yakni kaum borjuis yang menguasai sarana produksi ekonomi dan kaum proletar atau buruh yang dikendalikan oleh kaum borjuis, antara kedua kelompok ini selalu terjadi konflik sehingga Karl Marx melihat masyarakat manusia sebagai sebuah proses perkembangan yang akan menyudahi konflik melalui konflik”.³⁴

Teori Interaksi Simbolik / Symbolic Interaction Theory terlebih dahulu dikenal dalam lingkup sosiologi interpretatif yang berada di bawah payung teori tindakan sosial (*action theory*), yang dikemukakan oleh filosof sekaligus sosiolog besar Max Weber (1864-1920).³⁵ Meskipun teori interaksi simbolik tidak sepenuhnya mengadopsi teori Weber namun pengaruh Weber cukup penting. Salah satu pandangan Weber yang dianggap relevan dengan pemikiran Mead, bahwa tindakan sosial bermakna jauh, berdasarkan makna subyektifnya yang

³³ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³⁴ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³⁵ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

diberikan individu-individu.³⁶ Tindakan itu mempertimbangkan perilaku orang lain dan kerennya diorientasikan dalam penampilan.³⁷

2. Teori Hukum Pembangunan

Teori hukum pembangunan dari Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, S.H., LL.M., diciptakan dengan melihat masyarakat Indonesia yang pluralistik. Teori hukum pembangunan Mochtar Kusumaatmadja menggunakan pandangan hidup masyarakat bangsa Indonesia berikut dengan aneka ragam substansi, struktur, kultur yang dijadikan sebagai dasar acuan dalam teori pembangunan tersebut yang sebagaimana dikatakan oleh *Lawrence F. Friedman*.³⁸ Dimensi dan ruang lingkup Teori Hukum Pembangunan Mochtar Kusumaatmadja merupakan modifikasi dan adaptasi dari *Teori Roscoe Pound* yaitu "*Law as a Tool of Social Engineering*" dimana juga dipengaruhi cara berfikir *Herold D. Laswell* dan *Myres S. Mc Dougal (Policy Approach)*. Kemudian teori dan cara berfikir tersebut disesuaikan dengan kondisi yang ada di Indonesia.³⁹ *Laswell* dan *Mc. Dougal*, dalam pemikiran mereka menyatakan bahwa "*betapa pentingnya kerja sama antara pengemban hukum teoritis dan penstudi pada umumnya serta pengemban hukum praktis dalam proses melahirkan*

³⁶ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³⁷ <http://spencer2-sosilogihukum.blogspot.co.id/2011/06/4-teori-dalam-sosiologi-hukum.html>,

³⁸ <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,

³⁹ <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,

*suatu kebijakan publik, yang di satu sisi efektif secara politis, namun di sisi lainnya juga bersifat mencerahkan”.*⁴⁰

Dalam perkembangan berikutnya, konsep hukum pembangunan ini akhirnya diberi nama oleh para murid-muridnya dengan “*Teori*

Hukum Pembangunan” atau lebih dikenal dengan “*Madzhab UNPAD*”, dimana terdapat 2 (dua) aspek yang melatarbelakangi kemunculan teori hukum ini, yaitu aspek dengan adanya asumsi

bahwa hukum tidak dapat berperan bahkan menghambat perubahan masyarakat dan aspek kenyataan di dalam masyarakat Indonesia telah terjadi perubahan alam pemikiran masyarakat ke arah hukum

modern.⁴¹ Ada 2 (dua) dimensi sebagai inti *Teori Hukum Pembangunan* yang diciptakan oleh Mochtar Kusumaatmadja, yaitu:⁴²

a. “*Ketertiban atau keteraturan dalam rangka pembaharuan atau*

pembangunan merupakan sesuatu yang diinginkan, bahkan dipandang mutlak adanya”;

b. “*Hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat*

berfungsi sebagai alat pengatur atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia yang dikehendaki ke arah pembaharuan”.

⁴⁰ <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,

⁴¹ <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,

⁴² <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,

2. Pada bagian lain, Mochtar Kusumaatmadja juga mengemukakan bahwa “hukum yang memadai harus tidak hanya memandang hukum itu sebagai suatu perangkat kaidah dan asas-asas yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat, tetapi harus pula mencakup lembaga dan proses yang diperlukan untuk mewujudkan hukum itu dalam kenyataan”.⁴³

⁴³ <https://yuokysurinda.wordpress.com/2016/02/27/teori-hukum-pembangunan-mochtar-kusumaatmadja/>,