

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Perkembangan dunia terus berjalan seiring ambisi manusia pada kemajuan peradaban yang ditandai oleh pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Kemajuan ini terus mendorong manusia untuk memperluas aktivitasnya hingga ke ruang udara yang sebelumnya tidak dapat dijangkau. Keberadaan aktivitas manusia di atas daratan dan lautan ini memaksa dunia untuk memberikan hak pada manusia menggunakan ruang udara tersebut. Keberadaan hak atas udara atau *air right* merupakan hal yang dapat menjadi dasar bagi manusia untuk secara sah dapat berkegiatan di ruang udara itu. Hak ini harus diatur sebagai tindakan preventif kekacauan kegiatan manusia di ruang udara. Namun, istilah *air right* ini sayangnya jarang terdengar dalam diskursus hukum di Indonesia, meskipun sebetulnya penerapannya lazim terjadi di seluruh dunia tak terkecuali di Indonesia dalam penggunaan ruang udara. Apabila merujuk kepada hak mengelola dan memanfaatkan udara yang diberikan suatu negara, hal ini tentu terjadi, di mana banyak pihak yang turut memanfaatkan ruang udara suatu negara. Misalnya keberadaan *designated airlines* sebagai maskapai tertentu yang ditunjuk negara untuk melakukan penerbangan di ruang udaranya. Pengalihan, pemberian dan perizinan hak atas udara inilah yang menjadikan suatu subjek hukum selain negara itu sendiri dapat memiliki *air right*. Memanfaatkan ruang udara seharusnya tidak lagi terpusat hanya pada penerbangan. Hal ini merujuk pada adanya hak hukum untuk mengendalikan dan memanfaatkan ruang vertikal di atas suatu properti.¹ Dalam hal ini menandakan adanya potensi perbedaan kepemilikan dan penggunaan suatu properti di atas tanah dan ruang udara di atas properti itu. Keberadaan *air right* ini jelas ada di wilayah ruang udara, maka dari itu *air right* merupakan bagian dari pemanfaatan ruang udara. Pemanfaatan udara ini dapat dilakukan secara komersial maupun nonkomersial. Pada pemanfaatan udara, negara tidak

¹ US Legal, "Understanding Air Rights: A Comprehensive Legal Overview", *available from* <https://legal-resources.uslegalforms.com/a/air-rights>, diakses tanggal 25 Oktober 2025.

dapat dipisahkan dari hubungannya dengan ruang udara sebagaimana ruang udara di atas teritori negara adalah bagian dari kedaulatan negara. Batasan kepemilikan wilayah udara berdasarkan adagium Romawi adalah sampai pada ketinggian tidak terbatas sampai ke langit (*cuius est solum eust ad coelum*).² Dengan demikian, gagasan historis bahwa pemilik properti memiliki hak atas seluruh ruang udara, hingga “ke langit”, telah ditetapkan dengan jelas, dan hukum kebiasaan tidak mengalami kesulitan dalam menganggap pelanggaran terhadapnya sebagai pelanggaran hukum kebiasaan.³ Sehingga meskipun kurang populer, *air right* adalah produk kebiasaan yang masih eksis hingga saat ini.

Ruang udara merupakan dimensi yang sudah dapat dijangkau manusia, sehingga pemanfaatannya menjadi hal yang umum untuk dilakukan. Definisi pemanfaatan udara berangkat dari definisi “pemanfaatan” yang menurut KBBI adalah “suatu perbuatan yang memiliki guna.”⁴ Ruang udara yang merupakan kedaulatan nasional suatu negara sehingga pengelola ruang udara suatu negara adalah negara itu sendiri. Peran negara menjadi penting baik dalam perspektif kedaulatan ke dalam dan ke luar terkait pemanfaatan ruang udara. Pemanfaatan ruang udara dengan melihat pada kedaulatan ke luar adalah dengan melihat hubungan antar negara yang mana hal ini adalah berdasarkan kapasitas negara sebagai subjek hukum internasional untuk melakukan hubungan dengan negara lain. Produk yang memungkinkan untuk dihasilkan dari kedaulatan negara ke luar mengenai pemanfaatan ruang udara adalah suatu *air treaty* (baik *bilateral*, *regional*, maupun *multilateral*). Untuk melihat kedaulatan negara ke dalam mengenai pemanfaatan ruang udara adalah dengan memandang hukum positif yang diciptakan oleh negara dan mengikat kepada subjek hukum perdata di dalamnya.

Dampak dari kedaulatan yang dimiliki negara untuk mengelola negaranya, maka tidak ada pengelolaan dan pemanfaatan ruang udara boleh dilakukan siapapun tanpa seizin negara yang memiliki kedaulatannya. Dalam artian bahwa

² Sefriani, 2021, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Depok, Rajawali Press, hlm. 192.

³ Chad J. Pomeroy, 2015, “All Your Air Right Are Belong to Us”, 13 Nw. J. Tech. & Intell. Prop. 277, available from : <https://commons.stmarytx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1189&context=facArticles>. Diakses pada 12 Februari 2025.

⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia Online, “Manfaat”, available from : <https://kbbi.web.id/manfaat>, diakses pada tanggal 3 Maret 2025.

ruang udara ini dapat digunakan oleh setiap negara manapun dengan syarat negara teritorial itu berhak untuk mengatur segala sesuatu bagi perlindungan dan kelangsungan hidupnya.⁵ Melalui ini pula jelas terlihat bahwa ruang udara dikelola untuk tujuan kesejahteraan dan perdamaian atau dalam artian komersial dan nonkomersial. Kesejahteraan yang diperoleh dari keuntungan ekonomi oleh kegiatan komersial dan perdamaian melalui keamanan yang dijaga yang merupakan kegiatan non komersial.

Hubungan pemanfaatan ruang udara seperti yang telah dijelaskan merupakan suatu perbuatan yang tidak dapat dilihat hanya dari hubungan publik, melainkan harus dilihat dari segi publik maupun privat dan hubungan internasional maupun domestik. Jessup dalam istilah yang ditawarkannya mengenai “hukum transnasional” adalah “*to include all law which regulates actions or events that transcend national frontiers*”⁶. Untuk meninjau pemanfaatan ruang udara dalam perspektif Indonesia haruslah memisahkan tetapi tidak mendiskreditkan lapisan-lapisan hukum terkait ruang udara dimulai dari *multilateral air treaty*, *regional air treaty*, *bilateral air treaty*, *municipal air law*, dan *private air contract*. Lapisan hukum ini haruslah diakui praktiknya dan memiliki pengaruh terhadap pemanfaatan ruang udara dalam kedaulatan ke luar dan ke dalam.

Penerapan kedaulatan negara terimplementasi dalam bentuk kebebasan negara dalam memanfaatkan ruang udaranya. Sebagai negara berdaulat, negara mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang bebas dari kekuasaan negara lain.⁷ Berangkat dari pemaknaan secara bebas tersebut, maka seluruh kegiatan yang menggunakan ruang udara dapat dimaknai secara luas. Maka dari itu meskipun *air right* merupakan bagian dari pemanfaatan ruang udara, tetap harus dibuat pemisahan antara pemanfaatan ruang udara dan *air right*. Pemanfaatan ruang udara memiliki makna umum sedangkan *air right* adalah makna khusus, yakni *air right* dapat dikatakan secara abstrak bagian dari pemanfaatan ruang

⁵ Agus Pramono, 2012, “Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara dalam Perspektif Hukum Internasional”, Masalah-Masalah Hukum, Volume 41, No 2, available from : <https://doi.org/10.14710/mmh.41.2.2012.278-287>, diakses tanggal 28 Desember 2025.

⁶ Phillip C. Jessup, 1956, *Transnational Law*, New Haven, Yale University Press, hlm. 113.

⁷ H.K Martono dan Amad Sudiro, 2019, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik*, Rajawali Press, Depok, hlm. 64.

udara. *Air right* adalah suatu konsep dimensi, yaitu konsep kepemilikan atas ruang udara secara vertikal dan selanjutnya ke arah horizontal. *Air right* dapat dialihkan dari pemilik wilayah negara satu ke wilayah negara lainnya atau dari pemilik privat lain ke pemilik privat lainnya.⁸ Maka *air right* dengan ini tidak dapat hanya diatur oleh ketentuan umum saja dan memerlukan aturan yang secara khusus mengatur mengenai hal ini. Melalui penjelasan sebelumnya, tidak menutup kapasitas negara untuk melakukan pengaturan mengenai *air right*. Hal ini jelas bahwa negara dapat membuat aturan mengenai *air right* menunjukkan bahwa *air right* merupakan hak yang diberikan oleh negara. Keberadaan negara sebagai subjek hukum internasional dapat memberikan hak kepada subjek hukum lainnya untuk mengatur negaranya. Baik itu subjek hukum yang diakui negara maupun negara lain sebagai subjek hukum internasional. Hal ini juga didasari bahwa negara merupakan subjek hukum internasional klasik yang diakui.⁹ Negara sebagai subjek hukum internasional kemudian terikat terhadap kedudukannya sebagai masyarakat hukum internasional yang tidak dapat menghindari adanya eksistensi hukum internasional.¹⁰ Tentu hukum nasional dan hukum internasional tidak dapat dipisahkan sebagaimana praktik negara-negara sebagai masyarakat internasional akan membawa suatu kebiasaan internasional yang merupakan bagian dari sumber hukum internasional.¹¹ Berdasarkan pendapat-pendapat tersebut secara jelas dapat membatasi bahwa *air right* merupakan bagian dari kedaulatan suatu negara yang hukumnya diatur secara domestik oleh negara yang berhak atas wilayah udaranya.

Lantas kemudian mengapa *air right* haruslah diatur tidak hanya di ranah nasional tetapi juga internasional. Hal ini mengacu kepada praktek yang sudah ada perihal *air right*. Beberapa praktek *air right* telah dilakukan secara lintas negara tak terbatas pada penerbangan saja seperti halnya di negara-negara Uni Eropa yang membatasi adanya pembangunan gedung pencakar langit.¹² Berlandaskan kepada

⁸ Mohammad Iskandar Abd. Razak, 2015, "Air Rights", Unitec Institute of Technology, Thesis,, available from : https://www.academia.edu/451_67902/Air_Rights, diakses tanggal 4 Maret 2025.

⁹ Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, 2010, Alumni, Bandung, hlm. 98.

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 12.

¹¹ *Ibid.*, hlm. 143-144.

¹² Sekar Aqillah Indraswari, " Ternyata Ini Alasan di Eropa Jarang Ada Gedung Pencakar Langit" Detik, available from : https://www.detik.com/properti/arsitektur/d-7806210/ternyata-ini-alasan-di-i-eropa-jarang-ada-gedung-pencakar-langit?utm_, diakses tanggal 29 Maret 2025.

kebiasaan yang ada, maka hukum internasional seharusnya peka terhadap praktek ini dan menciptakan suatu perjanjian internasional mengikat dalam menegakan kepastian hukum yang nyata bagi negara-negara yang menjalankan praktek ini baik secara publik maupun secara privat. Kepentingan perjanjian internasional untuk diciptakan tidak hanya untuk kepentingan internasional tetapi juga untuk kepentingan wilayah kedaulatan suatu negara dalam menjalankan praktek komersialisasi *air right* secara transnasional.

Wilayah teritorial sebagaimana menjadi salah satu unsur berdaulatnya suatu negara, mencakup tiga wilayah yakni wilayah daratan, lautan, dan udara. Maka ruang udara merupakan salah satu komponen kedaulatan negara. Melalui konsep pemanfaatan udara berupa *air right* ini, menunjukkan salah satu wujud evolusi yang dilakukan masyarakat untuk menemukan solusi dari kepadatan kepemilikan daratan di bumi. Keberadaan *air right* yang secara nyata dikomersialisasikan merupakan salah satu perkembangan baru di hukum udara, selain dari tujuan keamanan. Pada dasarnya konsepnya agak sukar dan berbeda dengan transaksi penggunaan wilayah daratan yang menempel pada tanah. Baru terdapat beberapa negara yang melakukan transaksi di udara layaknya transaksi lahan di wilayah daratan.

Wilayah udara dinilai memiliki ruang udara dengan batas ketinggian tertentu yang dimana suatu negara dapat berhak berkuasa atas ruang udara sebagai bagian dari kedaulatannya.¹³ Hal ini berbeda dengan hukum antariksa di mana wilayah antariksa merupakan dengan tujuan damai yang menjadi hak setiap negara untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi di ruang antariksa. Dari sisi kedaulatan jelas menandakan perbedaan status hukum dan kedudukan antara hukum udara dan hukum antariksa. Bilamana memandang pada perspektif Abdurrasyid yang mengutip pendapat Pepin bahwa di sekeliling bumi masih terdapat atmosfer dan di

¹³ Hafizh Siraji, 2022, "The Sovereignty of the Air Space and Its Protection in the Perspective of International Law: Some Aliens Intervention in Southeast Asian Countries." *Journal International Law Discourse in Southeast Asia*, Volume 2 No 1., hlm.160-184, *available from* <https://journal.unnes.ac.id/sju/ildisea/article/download/58397/22272/>, diakses pada 29 Maret 2025.

atas atmosfer terdapat ruang (antariksa).¹⁴ Perbedaan batas wilayah ini membuat adanya perbedaan hukum antara hukum udara dan hukum antariksa.

Keberadaan hukum udara dan hukum antariksa juga berbeda dengan hukum laut yang pada umumnya bersumber pada hukum kebiasaan. Hukum udara dan angkasa luar terutama didasarkan pada ketentuan-ketentuan konvensional, sedangkan hukum kebiasaan hanya mempunyai peranan tambahan dalam pembentukan hukum udara dan angkasa luar.¹⁵ Dalam hukum internasional, kebiasaan merupakan sumber dari hukum internasional, sehingga menyatakan kebiasaan merupakan salah satu dasar hakim untuk mengambil keputusan dalam hukum internasional saat tidak ada perjanjian tertulis yang mengatur atau adanya perjanjian tertulis yang saling berbenturan. Meskipun peran hukum kebiasaan internasional yang semakin berkurang dengan adanya konvensi internasional yang dapat lebih menjamin kepastian hukum, sebagai contoh adanya konsep kedaulatan wilayah udara negara dalam Konvensi Paris 1919 sebagai hukum udara yang lahir dari kebiasaan internasional.¹⁶ Memandang pada hukum laut, maka haruslah dipahami terdapat ruang udara yang tidak memiliki kedaulatan negara. Hal ini merupakan udara yang terletak di atas laut bebas (*high seas*) dan merupakan aturan yang berbeda terhadap hukum udara pada umumnya. Wilayah udara di atas laut bebas adalah milik internasional mengikuti kepemilikan dari laut tersebut.

Hubungan antara hukum internasional dan eksistensi hukum udara selain daripada konvensi yang berasal dari kebiasaan internasional, juga dapat dilihat dari keberadaan organisasi internasional yang berfokus pada pemanfaatan udara terlebih dalam penerbangan internasional. Terdapat ICAO yang merupakan badan khusus (*special agency*) di lingkungan UN yang hanya terbuka bagi negara-negara yang menjadi anggota UN.¹⁷ Melalui hal ini, maka terdapat hubungan yang bersifat komprehensif antara hukum udara dan negara anggota UN sehingga pemanfaatan

¹⁴ Priyatna Abdurrasyid, 1977, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan "Space Treaty 1967"*, Binacipta, Bandung, hlm. 3.

¹⁵ Syahmin AK, Meria Utama, dan Akhmad Idris, 2012, *Hukum Udara dan Luar Angkasa*, Unsri Press, hlm 17.

¹⁶ H.K Martono dan Amad Sudiro, *op.cit.*, hlm. 5

¹⁷ H.K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional*, Jakarta, Rajagrafindo Persada, hlm. 41.

ruang udara tidak akan terpisah juga melalui peran UN di dalamnya sebagai suatu organisasi internasional yang penting dalam perkembangan hukum internasional.

Adanya konvensi dalam hukum udara yang berawal dari kebiasaan internasional, misalnya Konvensi Paris 1919 yang telah diperbaharui dalam Konvensi Chicago 1944 memberikan dampak adanya kontribusi dari hukum kebiasaan internasional (*customary law*) dalam eksistensi hukum udara. Hukum kebiasaan internasional merupakan sumber hukum tertua dalam hukum internasional.¹⁸ Terdapat tiga hal yang menjadi sumber utama hukum internasional yakni perjanjian internasional, kebiasaan dan prinsip-prinsip hukum umum. Kusumaatmadja dan Agoes memberikan pendapat unsur yang harus ada dalam suatu kebiasaan internasional adalah:¹⁹

1. Perlu adanya suatu kebiasaan;
2. Serangkaian pola tindakan yang serupa dan bersifat umum juga berkaitan dengan hukum internasional; dan
3. Terdapat unsur "*opinio juris sive necessitatis*" yakni memenuhi suruhan atau kewajiban hukum.

Melalui konsep tersebut, hukum udara dan pemanfaatannya bukan saja hukum yang baru tertulis dalam perjanjian internasional, tetapi juga bagian dari suatu kebiasaan internasional yang diakui. Kebiasaan bahwa hukum udara menjadi aturan suatu negara dalam menjalankan kedaulatannya yang disaat bersamaan pula merelatifkan kedaulatannya untuk menjalin hubungan internasional di pemanfaatan ruang udara. Sehingga hukum udara itu melahirkan adanya hubungan antar negara dan menjadi bagian dari hukum internasional.

Hukum udara sebagai salah satu bagian dari hukum internasional yang diatur dalam perjanjian multilateral dan berbagai perjanjian bilateral antar negara. Keberadaan Konvensi Chicago 1944 yang dapat dikatakan sebagai dasar perjanjian internasional hukum udara yang utama, meskipun berfokus hanya mengenai penerbangan dan pesawat udara. Mengenai batas-batas wilayah dan perizinan lalu

¹⁸ Sefriani, *op.cit.*, hlm. 42.

¹⁹ Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Op. Cit.*, hlm. 144-145.

lintas pesawat udara, maka menjadi hak dan kewajiban negara untuk mengadakan perjanjian bilateral dengan negara lain. Apabila dalam penerapannya ternyata ada penyimpangan, maka perjanjian internasional lah yang akan diutamakan sepanjang adanya hukum kebiasaan ini tidak melanggar prinsip-prinsip hukum umum. Berlakunya perjanjian internasional tidak langsung dapat mengikat suatu negara, perjanjian internasional hanya akan mengikat apabila dimasukkan ke dalam undang-undang nasional negara tersebut.²⁰

Ruang udara sebagai bagian dari kedaulatan negara menunjukkan bahwa wilayah ini merupakan bagian yang vital dan strategis dalam meningkatkan kesejahteraan negara. Ruang udara memangku posisi sebagai ruang komersialisasi dan wadah keamanan wilayah negara,²¹ atau dapat dikatakan sebagai ruang untuk *prosperity* (kesejahteraan) dan *security* (keamanan). Namun apabila langkah dan upaya pengelolaan ruang udara pada suatu negara tidaklah maksimal maka dapat menjadi celah untuk kepentingan negara lain yang mengancam keamanan nasional bahkan mengancam kesejahteraan nasional. Wilayah udara akan memberikan nilai ekonomis ketika negara tersebut mampu menguasai teknologi pesawat udara sehingga dapat menjadikannya sebagai penopang ekonomi dan keamanan negara melalui pemenuhan kebutuhan transportasi udara dan keamanan nasional. Hal ini lah yang menunjang manusia dapat menyentuh ruang udara. Kemudian, kerjasama lintas negara dalam penerangan internasional atau pengangkutan antar negara memberikan laju pertumbuhan jalur udara yang mampu membawa dampak positif peningkatan ekonomi suatu negara. Adanya penerbangan internasional yang memaksa negara melakukan hubungan diplomatik dengan suatu negara lain menjadikan adanya hubungan internasional yang dibuat dalam praktik komersialisasi dan pemanfaatan ruang udara.

Pemanfaatan ruang udara untuk tujuan komersial juga terdapat dalam implementasi *air right*. Sehingga adanya regulasi terhadap *air right* merupakan hal

²⁰ E. Utrecht, 1983, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Jakarta, Ichtiar Baru, hlm. 457.

²¹ Elisabeth Sihalo. 2024 "Quo Vadis Eksistensi Rancangan Undang-Undang Pengelolaan Ruang Udara di Indonesia". Jurnal Hukum dan Pembangunan, Volume 54, No. 1, *available from* <https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1594&context=jhp#:~:text=Ruang%20udara%20menduduki%20posisi%20sebagai%20celah%20kepentingan%20bagi%20%20negara%20lain>, diakses tanggal 3 Maret 2024.

yang penting, terlebih mengenai pengendalian atau batasan kedaulatan negara didalamnya. *Air right* sebagai salah satu objek penggunaan udara yang digunakan manusia untuk memperoleh keuntungan. Hal ini dilakukan pastinya untuk meraih berbagai keuntungan dari kedua belah pihak, dan wilayah teritorial sebagai unsur kedaulatan sebuah negara yang dapat digunakan untuk kepentingan negara.

Praktek *air right* sudah sering dilakukan di beberapa negara. Menegaskan kembali bahwa *Air right* merupakan hak untuk kepemilikan diatas atau dibawah lalu lintas penerbangan untuk digunakan, dijual kembali dan disewakan.²² Sama seperti dengan kepemilikan lahan di atas tanah, hal yang sama diterapkan kepada ruang udara yang memiliki kepemilikan yang sah. *Air right* digunakan dalam beberapa pemanfaatan seperti lalu lintas udara hingga pembangunan. Dalam hal ini *air right* akan banyak transaksi jual beli hingga pada sewa menyewa wilayah di ruang udara. Komersialisasi *air right* dapat terjadi disepanjang ruang udara yang menjadi kedaulatan suatu negara dan dapat dilakukan oleh pihak manapun baik sektor publik maupun sektor privat. Sehingga diperlukan batasan sejauh mana komersialisasi *air right* dapat dilakukan tanpa menyimpangi Indonesia sebagai negara yang berdaulat. Hal ini menimbulkan konflik antara kebiasaan internasional dan perjanjian internasional apabila keduanya menetapkan kewajiban-kewajiban yang tidak saling bertentangan tidaklah akan menimbulkan masalah mengenai penerapan *air right* sebagai bagian pemanfaatan ruang udara nasional dan/atau internasional.

Perspektif Indonesia melalui perkembangan hukum udaranya secara sadar mengetahui akan berdampak terhadap komersialisasi ruang udara baik dari sektor publik dan privat. Secara privat, tidak ada satupun dari pihak di Indonesia yang berkapasitas untuk melakukan suatu transaksi mengenai *air right* karena transaksi tersebut tidak diatur objeknya oleh hukum. Sehingga, objek terkait *air right* tidak eksis di Indonesia karena tidak ada dasar hukum yang melegitimasi *air right* itu sendiri di Indonesia.

²² US Department of Transportation, 2025, "Case Study : Reno's I-80 Air Rights Project", available from https://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/value_capture/case_studies/reno_i80, diakses tanggal 3 Maret 2025.

Meninjau lebih lanjut, hukum udara internasional masih belum memiliki pengaturan mengenai *air right* yang digunakan secara privat oleh 2 (dua) pihak dari negara yang berbeda. Hal ini tidak hanya berpengaruh terhadap sektor privat tapi juga kedaulatan negara. Kedaulatan negara apabila tidak diatur secara internasional akan menjadi dampak secara nasional sehingga haruslah ada batasan secara internasional mengenai *air right*. Seperti yang telah dijelaskan hukum internasional adalah hukum yang memiliki kewenangan dalam mengatur kegiatan di udara dan *air right* merupakan bagian dari kegiatan di udara yang dapat dilakukan secara komersial.

Bilamana meninjau dari hukum nasional tanpa melihat pada hukum internasional, tentu negara berwenang secara absolut dalam memberlakukan hukumnya mengenai ruang udaranya. Namun, harus diperhatikan lebih lanjut mengenai praktek *air right* yang melibatkan 2 (dua) atau lebih negara yang melalui hal ini haruslah adanya peran dari hukum internasional. Peran hukum internasional akan dikembalikan kepada marwah dari hukum internasional yang menurut Starke hukum internasional merupakan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan-hubungan antar negara-negara.²³

Hubungan antara publik-privat dalam suatu negara maupun lintas negara terjadi dalam beberapa kasus di Indonesia, misalnya kasus pembangunan infrastruktur seperti jalan layang, LRT dan tol layang. Kemudian dalam industri wisata balon udara yang terbang di wilayah udara Indonesia, dan adanya penerapan FIR Indonesia yang pernah dikontrol oleh Singapura.²⁴ Melalui contoh kasus yang tersebut, maka terdapat praktek nyata terkait adanya pemanfaatan ruang udara baik dengan badan dalam negeri maupun secara lintas negara.

Aturan mengenai pemanfaatan ruang udara baik secara internasional maupun nasional memang lebih condong ke arah lalu lintas udara yakni peraturan penerbangan. Sementara mengenai kepemilikan ruang atas udara tidak diatur dari segi penerapan hingga perlindungannya. Kekosongan hukum mengenai *air right*

²³ J.G. Starke. 2015. *Pengantar Hukum Internasional*. Terjemahan Bambang Iriana Djajaatmadja. Sinar Grafika. Jakarta. hlm. 3-4.

²⁴ Danu Damarjati, 2024, "Luhut: Ruang Udara Kepri yang Dikendalikan Singapura Kini Jadi FIR Indonesia", Detik.Com, available from <https://news.detik.com/berita/d-7255216/luhut-ruang-udara-kepri-yang-dikendalikan-singapura-kini-jadi-fir-indonesia>, diakses tanggal 25 Oktober 2025.

dalam hukum internasional menimbulkan keadaan dimana hak dan kewajiban yang seharusnya ada menjadi diakui. Hal ini karena tidak ada aturan hukum internasional yang menyatakan mengenai hak dan kewajiban tersebut bagi masyarakat internasional. Melalui kekosongan hukum ini maka terdapat potensi mengenai pelanggaran hak bagi pemilik ruang udara karena tidak ada payung hukum sebagai dasar baginya dalam menuntut hak atas *air right* si pemegang hak. *Air right* sudah terjadi di beberapa negara dengan potensi penyebutan yang berbeda. Namun, di beberapa negara bagian Amerika penyebutan *air right* secara jelas disebutkan. Sementara di beberapa negara lainnya seperti di Inggris, Jepang, Hongkong dan China, hanya melakukan praktik *air right* tanpa menyebutkan secara spesifik terminologi *air right*.

Peristiwa hukum yang dijabarkan sebelumnya terkait pemanfaatan ruang udara melalui *air right* merupakan suatu kebiasaan yang sudah dipraktekkan di beberapa negara dan dengan penerapan yang berbeda. Bilamana ditarik lebih jauh lagi, terdapat potensi untuk *air right* dapat ditransaksikan kepada pihak asing sehingga hal ini menciptakan suatu hubungan keperdataan internasional. *Air right* sebagai hak dalam keperdataan internasional dapat dikaitkan dengan prinsip “hak-hak yang diperoleh (*acquired rights*)” yang menurut prinsip tersebut tidak akan mengubah kaidah yang semula dipakai.²⁵ Maka, berdasarkan prinsip ini, transaksi terhadap *air right* kepada pihak asing tidak menghilangkan kepemilikan *air right* oleh pemilik aslinya di negara asalnya atau tidak menghilangkan kedaulatan negara aslinya terhadap ruang udaranya.

Berdasarkan uraian diatas, maka *air right* sebagai bentuk pemanfaatan udara terbagi atas dua kepemilikan *air right*. Ada *air right* sebagai kepemilikan negara maupun kepemilikan sektor privat atau sipil. Dalam hukum nasional Amerika, menyatakan bahwa negara memiliki kedaulatan nasional yang lengkap dan eksekutif terhadap ruang udara kemudian setiap warga negara Amerika Serikat memiliki hak publik atas kebebasan transit dalam perdagangan udara melalui wilayah udara di atas ketinggian aman minimum penerbangan yang ditentukan

²⁵ S. Gautama, 1987, *Pengantar Hukum Perdata Internasional Indonesia*, Binacipta, Bandung, hlm. 211.

oleh Otoritas Penerbangan Sipil atau CAA.²⁶ Sehingga dalam hukum nasional Amerika mengatur bahwa *air right* merupakan kepemilikan privat otomatis hanya pada ketinggian tertentu, sehingga setelah ketinggian tertentu itu pihak manapun yang ingin menjadi pemiliknya harus melakukan transaksi dengan pemerintahan.

Apabila memandang fungsi dari *air right* sebagai hak dari pemilik suatu ruang maka hak tersebut patut dilindungi oleh hukum. Dirjosisworo menjelaskan “dalam pergaulan hidup manusia, kepentingan-kepentingan manusia bisa senantiasa bertentangan satu dengan yang lain, maka tujuan hukum adalah untuk melindungi kepentingan dengan yang lain, maka tujuan hukum adalah untuk melindungi kepentingan-kepentingan itu”²⁷. Pendapat Dirjosisworo merupakan penekanan terhadap hukum di Indonesia yang masih belum menekankan pentingnya hak-hak privat terhadap ruang udara di atas suatu kepemilikan tanah. Hal ini tentu akan bermasalah dengan hukum khususnya potensi pelanggaran hak yang tidak memiliki dasar hukum untuk menyelesaikan permasalahan *air right* secara privat.

Indonesia mengakui adanya kepemilikan ruang udara secara privat atau yang disebut sebagai kepemilikan sipil. Undang-Undang Pokok Agraria yang mengatur mengenai asas perlekatan yang menyatakan bahwa hak milik atas tanah juga sekaligus pada kepemilikan segala sesuatu yang ada di atas sebidang tanah maupun di dalam tanah tersebut.²⁸ Sehingga, penerapan pemanfaatan udara di Indonesia sudah menjadi kepemilikan pemilik tanah dan bangunan di bawahnya. Bahkan melalui kebijakan KLB di Indonesia, yakni toleransi batasan ketinggian bangunan gedung dari pemerintah ke sektor sipil, menunjukkan adanya hubungan antar sektor privat dan sektor publik. Melalui kejadian ini, transaksi antar sektor privat secara langsung memiliki potensi besar didalamnya.

Berdasarkan uraian mengenai *air right* maka dapat dimengerti bahwa *air right* berpotensi dikomersialisasikan kepada pihak lain, *air right* berpotensi

²⁶ Tom Carol, 2017, *Unmanned Aircraft : Defining Private Airspace*, Report Namid, Washington D.C., hlm. 3.

²⁷ Soedjono Dirjosisworo, 1983, *Pengantar Ilmu Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 11.

²⁸ Cecilia Putri Andari dan Djumadi Purwoatmodjo, 2019, “ Akibat Hukum Asas Pemisahan Horizontal dalam Peralihan Hak Atas Tanah”, Jurnal Notarius, Volume 12, No.2, *available from* <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/notarius/article/download/29010/16777>, diakses tanggal 12 Maret 2025.

dikomersialisasikan oleh sektor privat di atas sektor publik berdasarkan tata ruang pemerintah dalam berbagai jenis pembangunan, dan ruang udara privat yang melakukan hubungan transaksional dengan sektor privat. Adanya hubungan antara sektor privat dan publik menjadikan tidak adanya secara langsung kehadiran sektor publik atau pemerintah dalam transaksi ini, terlebih apabila tidak adanya aturan yang mengatur kegiatan ini sehingga tidak ada payung hukum sebagai perlindungan pada para pihak yang melakukan transaksi ini.

Potensi adanya komersialisasi di udara juga dapat melahirkan adanya investasi yang dapat dilakukan di ruang udara suatu negara. Pemberlakuan *air right* dengan tujuan mendapat keuntungan maka sejalan dengan konsep investasi yang berorientasi pada manfaat ekonomi untuk memperoleh keuntungan. Ruang udara merupakan sumber daya yang dimiliki negara, sehingga pemanfaatan ruang udara dapat dilakukan dengan cara mendelegasikan hak pemanfaatannya yakni *air right* dalam bentuk investasi, baik investasi dalam negeri maupun investasi asing. Implementasi investasi dalam negeri di sektor udara secara tidak langsung dapat dilihat dari penerapan negara melakukan transaksi penggunaan ruang udara untuk penerbangan, pembangunan di ruang udara, dan telekomunikasi frekuensi. Transaksi yang dilandasi dengan adanya pengeluaran izin penggunaan dan adanya keuntungan yang diterima negara inilah yang menimbulkan adanya potensi investasi. Keberadaan investasi akan menjadikan hubungan hukum ini lebih memiliki kepastian hukum.

Mempertimbangkan *das sollen* dan *das sein* yang telah dijabarkan maka *air right* sebagai bagian dari pemanfaatan ruang udara tidak jauh dari pendapat Iqbal mengenai politik aviasi bahwa “usaha pemanfaatan ruang udara secara langsung mewajibkan negara untuk mengembangkan kekuatan di ruang udara semaksimal mungkin sehingga efektif dan dapat diandalkan. Negara mempunyai hak penguasaan atas kedudukan, peran dan fungsi ruang udara nasional dengan kewenangan pemerintah yang perwujudannya meliputi pengaturan, pengurusan, pembinaan dan pengawasan”²⁹. Hal ini menjadi tantangan baru tidak hanya

²⁹ Syarif Iqbal, 2018, *Politik Aviasi dan Tantangan Negara Kepulauan*, Deepublish, Yogyakarta, hlm. 59.

terhadap hukum nasional, tetapi juga hukum internasional mengenai upaya pemanfaatan udara semaksimal mungkin dengan menekankan prinsip sederajat. Hukum internasional jelas memiliki peran yang besar terhadap perkembangan hukum udara sebagaimana terdapat potensi bagi hukum internasional untuk memberikan perubahan pada politik hukum udara nasional terkait pemanfaatannya. Pengaruh hukum internasional mengenai pemanfaatan udara adalah suatu tantangan nyata yang akan diperlukan dalam waktu yang relatif cepat karena mulai maraknya pemanfaatan ruang udara yang dilakukan oleh hukum domestik (sehingga berpotensi menjadi kebiasaan) yang masih belum diperhatikan oleh hukum udara internasional.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa prinsip “*complete and exclusive sovereignty*” dapat melegitimasi kegiatan komersialisasi *air right* di Indonesia kepada pihak asing?
2. Bagaimana peran hukum internasional dalam menanggulangi praktek *air right* terhadap investasi asing?

C. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dibatasi terhadap pemahaman ruang udara sebagai wilayah yang memiliki potensi pemanfaatan. Perspektif hukum internasional terhadap *air right* pesawat udara, *drone*, dan hal-hal lainnya yang memanfaatkan ruang udara sebatas benda-benda di udara, dan bukan merupakan objek penelitian yang dimaksud. Objek penelitian ini seperti yang telah disinggung, adalah wilayah udara serta hukum-hukum yang mengaturnya dan sejauh mana pemanfaatan terhadap ruang udara dapat dilakukan serta batasan, larangan, dan konsekuensi hukum yang diakibatkan dalam melanggar batasan hukum yang ada.

D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Tujuan Umum

- 1) Secara umum penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tentang batasan wilayah negara berdasarkan prinsip “*complete and exclusive sovereignty*” dapat melakukan komersialisasi *air right* milik negaranya kepada pihak asing dan peran hukum internasional melalui organisasi-organisasi internasional terkait pemanfaatan ruang udara sesuai prinsip *equality*.
- 2) Memberikan penjelasan dan pemahaman sehingga dapat melindungi negara dalam mempertahankan kedaulatan wilayah dan disaat bersamaan mampu mewujudkan kesejahteraan ekonominya.

b. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai pemenuhan tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar derajat strata Sarjana Hukum (S.H.) pada Program Studi Hukum, Program Sarjana, Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Penelitian ini memiliki tujuan khusus dalam bidang akademik khususnya pada hukum internasional dalam pengembangan hukum udara yang khusus membicarakan mengenai penerbangan, tata ruang dan telekomunikasi udara serta pemanfaatannya pada perspektif hukum udara.
- b. Secara praktis, hal ini mampu meningkatkan batasan dan memberikan terobosan baru bagi praktisi hukum khususnya dalam bidang hukum udara agar memiliki kapasitas untuk melakukan pemanfaatan ruang udara. Hal ini juga termasuk untuk legislator, yakni penelitian ini diharapkan mampu mendorong adanya urgensi untuk melakukan kebijakan investasi di ruang udara secara terbuka dan membenahi aturan tata ruang mengenai ketinggian maksimal dalam pemanfaatan ruang udara di seluruh Indonesia. Kemudian juga untuk organisasi internasional yang menaungi hukum udara internasional agar dapat memberikan suatu perjanjian internasional yang secara tegas memberikan batasan pemanfaatan ruang udara dalam konteks hukum internasional.

E. Kerangka Teori & Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

a. Teori Utilitarianisme, Jeremy Bentham (*Grand Theory*)

Melalui pemanfaatan ruang udara terdapat hubungan timbal balik antara hukum dan manusia. Timbal balik secara nyata dapat dirasakan melalui teori Jeremy Bentham yang menyatakan *the greatest happiness of the greatest number*.³⁰ Makna *the greatest happiness* tentu tidak dapat dijalankan bilamana instrumen hukum tidak memberikan hal yang demikian. Perubahan yang dimaksud agar dapat memberikan *the greatest happiness* pada masyarakat adalah apabila memberikan hasil dari perubahan yang sesuai dan menguntungkan banyak pihak. Maka keberadaan hukum dapat dinilai sebagai pemberi kebahagiaan sebagaimana sesuai dengan teori Jeremy Bentham. Kembali membicarakan mengenai timbal balik hukum dan manusia dalam kasus ini merupakan saat ruang udara dapat dimanfaatkan oleh manusia semaksimal mungkin.

Namun, pemanfaatan tentu tidak dapat dilakukan tanpa ada batasan oleh hukum yang menurut Roscoe Pound adalah *a tool of social engineering*.³¹ *Tool of social engineering* merupakan istilah dari hukum yang digunakan sebagai alat pengubah masyarakat. Alat inilah yang menggambarkan keberadaan hukum sebagai bagian dari aktivitas untuk manusia mencapai tujuan-tujuan tertentu. Keinginan manusia untuk terus mengembangkan potensinya terutama dibidang transportasi dan destinasi udara, membuat keberadaan pengetahuan hukum sangat diperlukan sebagai pengendalian untuk melindungi dan menjamin terkendalinya aktivitas pengembangan teknologi ini. Misal dengan perkembangan pesawat udara dan berbagai destinasi wisata udara. Ini akan berpotensi meraih banyak keuntungan dan berakhir pada kebahagiaan masyarakat, apabila ada pengendalian di dalamnya. Sehingga dapat menghindari adanya monopoli di ruang udara.

Dalam pemanfaatan hukum udara, batasan ruang udara diatur dalam pengaturan hukum internasional baik perjanjian multilateral maupun bilateral.

³⁰ Teguh Prasetyo dan Abdul Alim, 2007, *Ilmu Hukum & Filsafat Hukum*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar, hlm. 100.

³¹ Soerjono Soekanto, 2014, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta, Rajawali Press, hlm. 40.

Batasan ruang udara merupakan hal yang harus diperhatikan negara dalam berbagai instrumen baik internasional maupun nasional. Sehingga, adalah suatu urgensi setiap negara menetapkan batas kedaulatan udara secara horizontal dan melakukan kerja sama dengan negara lain untuk mengatur sistem lalu lintas udara. Kehadiran organisasi internasional juga mendorong adanya penegakan hukum dan pengaturan dalam pemanfaatan ruang udara yang sesuai dengan hukum kebiasaan internasional.

Pemanfaatan udara berlangsung dari banyak aspek, dari mulai sebagai sarana pengangkutan hingga pada kegiatan komersial yang dilakukan di ruang udara. Pemanfaatan udara oleh manusia mampu membawa manusia ke dalam kesempatan untuk menerapkan komersialisasi bisnis dalam lalu lintas penerbangan sebagai alat pengangkutan, keberadaan destinasi wisata dan adanya penjualan ruang sebagai komersialisasi wilayah diatas tanah dan atau bangunan. Mengingat adanya kemanfaatan sebagai tujuan hukum, pengaturan ruang udara melalui eksistensi hukum udara yang melekat kepada masyarakat internasional harus mampu memfasilitasi kebutuhan dan keinginan pengguna ruang udara. Melalui hal ini, kembali kepada teori Jeremy Bentham yang menyatakan *the greatest happiness of the greatest number*. Bahwa akan terciptalah suatu kemanfaatan yang mampu menekan adanya ketidakadilan dalam aktivitas di ruang udara.

b. Teori *Sovereign Equality*, Vattel (*Middle-Range Theory*)

Melalui pendapat Vattel bahwa “*a dwarf is as much a man as a giant; a small republic is no less a sovereign state than the most powerful kingdom*”³². Sebagaimana ditermahkan dalam terjemahan bebas “Seorang kurcaci sama manusiawinya dengan seorang raksasa; sebuah republik kecil tidak kurang berdaulatnya daripada kerajaan terkuat sekalipun.” Hal ini menunjukkan bahwa suatu negara menempatkan dirinya setara terhadap negara lainnya. Hubungan mengenai konsep *sovereign equality* dan praktik mengenai *air right* sama halnya seperti tiap-tiap negara memiliki hak yang sama dalam menempatkan kepentingan

³² Emer Vattel, 2008, *The Law of Nations*. ed. Bela Kapossy and Richard Whatmore. Liberty Fund. Indianapolis. hlm. 75.

komersial sesuai dengan kapasitas dari masing-masing pihak sesuai dengan kebutuhan komersialnya. Konsep *sovereign equality* tentu tidak dapat dijalankan semena-mena tanpa adanya batasan nyata oleh suatu negara secara domestik. Huala Adolf menjabarkan bahwa dalam berbagai persoalan ekonomi, negara tetap melindungi kedaulatannya³³.

Pendapat Adolf kemudian dilanjutkan oleh argumen Erlina, Idris, dan Suparba yang menekankan bahwa “khusus hukum ekonomi internasional harus didasari atas asas *pacta sunt servanda*, kebebasan, *sovereign equality*, timbal balik, *sovereign economic*”³⁴. Pendapat tersebut sejalan bahwa dalam menjalankan suatu kebijakan ekonomi nasional haruslah secara penuh berpihak pada kebebasan negara dalam mengatur kebijakannya. Mengenai teori ini juga dikemukakan sebagai asas yang tercantum di pasal 2 ayat 1 Piagam PBB yang menyatakan, “*The Organization is based on the principle of the sovereign equality of all its Members.*” Melalui hal ini, maka jelaslah bahwa dalam hukum internasional mengatur hubungan antara negara-negara tanpa adanya kedudukan yang lebih tinggi diatas negara lain.

2. Kerangka Konsep

- a. Pemberlakuan adalah perihal berlakunya suatu hal.³⁵
- b. *Air Right* adalah hak atas perjanjian mengenai pemindah kepemilikan dari ruang di atas atau di bawah bidang horizontal dari tempat pemilik awal untuk dapat membangun, menjual memiliki atau menyewakan ruang tersebut.³⁶
- c. Ruang Udara adalah ruang yang mengelilingi dan melingkupi seluruh permukaan bumi yang mengandung udara yang bersifat gas. Ruang udara

³³ Huala Adolf, 2011, *Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 199-200.

³⁴ Erlina, Zulherman Idris, dan Radian Suparba, 2023 “Hukum Investasi Ditinjau dari *The Principle of Sovereign Equality*” *Journal of Government, Social and Politics*. Volume 9, No. 2, available from <https://journal.uir.ac.id/index.php/JKP/article/view/14227/5593>, diakses pada 4 May 3025.

³⁵ Kamus Besar Bahasa Indonesia Online, “Keberlakuan”, available from <https://www.kbbi.web.id/keberlakuan>, diakses pada tanggal 25 Juni 2025.

³⁶ Federal Highway Administration. *Reno I-80 Air Rights Project: Case Study*. Washington, DC: U.S. Department of Transportation, available from https://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/value_capture/case_studies/reno_i80_air_rights_project.pdf, diakses tanggal 1 April 2024.

meliputi adanya wilayah udara, ruang udara internasional dan ruang udara negara.

- d. Investasi adalah penanaman modal atau uang suatu perusahaan atau proyek dengan tujuan memperoleh keuntungan. Suatu bentuk kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia.
- e. Pemanfaatan Ruang Udara adalah pengelolaan dari ruang yang terletak diatas ruang daratan dan atau di atas perairan Indonesia dimana Indonesia memiliki kedaulatan yang telah diakui berdasarkan hukum internasional.
- f. Wilayah Udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia sebagai suatu negara kepulauan.
- g. Wilayah Udara di atas Laut Internasional adalah wilayah udara diatas laut lepas yang tidak berada di bawah kedaulatan negara manapun.
- h. Kedaulatan
 - 1) Kedaulatan Penuh (Teritori Eksklusif Negara) adalah kedaulatan negara meliputi ruang udara diatas laut teritorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya.
 - 2) Hak Berdaulat (Udara di atas EEZ) adalah hak eksklusif bagi suatu negara untuk memiliki kendali akan wilayah tersebut sementara negara lain berhak untuk melakukan lalu lintas udara seperti navigasi penerbangan.
- i. Hukum Udara Nasional dan Internasional adalah sekumpulan peraturan-peraturan yang disusun tidak hanya oleh suatu negara, tetapi bersumberkan kepada perjanjian antar dua negara atau lebih.³⁷

F. Metode Penelitian

1. Penelitian Hukum Normatif

Penelitian dilakukan menggunakan metode penelitian hukum, yakni penelitian yang berdasarkan studi pustaka (*law in books*). Metode penelitian

³⁷ T. Bambang Widarto, 2015, *Tinjauan Hukum Udara Sebagai Pengantar Dalam Perspektif Hukum Internasional Dan Nasional*, Pusat Studi Hukum Militer, Jakarta, hlm. 10.

hukum normatif dapat ditafsirkan atau dimaknai sebagai metode penelitian kepustakaan atau studi dokumen sehingga metode ini merupakan metode penelitian doktrinal. Saefullah secara tegas memaknai metode ini sebagai “penelitian hukum yang mengkaji norma hukum positif sebagai obyek kajiannya”³⁸. Pada penelitian ini dengan judul “Pemberlakuan *Air Right* Dalam Pemanfaatan Ruang Udara Untuk Investasi di Indonesia” menekankan objek penelitian utama (variabel y) adalah “Ruang Udara” sebagaimana hal ini merupakan dari wilayah yang diatur oleh hukum. Penelitian doktrinal dapat digunakan untuk mencari suatu jawaban terhadap isu hukum relevan terkait “pemanfaatannya” sebagai variabel x dari penelitian ini. Bahwa terdapat hukum yang mendasari hubungan antara ruang udara dengan pemanfaatannya sehingga melalui penelitian hukum doktrinal ini dapat ditemukan jawaban dari isu hukum (irisan antara *das sollen* dan *das sein*) relevan.

Penelitian hukum normatif demikian juga berfokus pada suatu pemikiran bersifat doktrinal sehingga dalam hal ini dikaitkan terhadap wilayah Indonesia sebagai batasan terhadap dokumen hukum yang berlaku. Batasan ini tidak menutup kemungkinan bahwa penelitian ini menggunakan pendekatan-pendekatan yang relevan dalam menemukan jawaban walaupun batasan penelitian ini adalah di Indonesia sehingga fleksibilitas dokumen hukum pada penelitian dapat menjadi marwah pada penelitian ini. Marzuki menekankan lebih dalam terhadap memaknai dan batasan metode penelitian hukum normatif adalah “...suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. ...Penelitian hukum normatif dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi...”³⁹.

Tehupeiory menyimpulkan mengenai metode penelitian hukum normatif sebagai “suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya”⁴⁰. Hal ini juga dapat

³⁸ E. Saefullah Wiradipradja, 2015, *Penuntun Praktis Metode Penelitian dan Penulisan Karya Ilmiah Hukum*, Kemi Media, Bandung, hlm. 5.

³⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 47.

⁴⁰ Aarce Tehupeiory, 2021, *Bahan Ajar Metode Penelitian Hukum*, UKI Press, Jakarta, hlm. 55.

dikorelasikan terhadap pendapat Marzuki mengenai adanya sifat “normatif” pada hukum sehingga untuk membahas sifat normatif tersebut baik Tehupeiory dan Marzuki setuju untuk menggunakan metode penelitian hukum normatif. Sifat normatif hukum dalam konteks hukum udara adalah pengaturan mengenai ruang udara sehingga untuk membahas mengenai sifat hukum udara dan pembahasannya akan tepat menggunakan metode penelitian hukum normatif.

2. Jenis data dan Bahan Hukum

Berdasarkan jenis dan bentuknya penulisan karya ilmiah skripsi ini memerlukan data sekunder. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan kepustakaan atau penelaahan terhadap berbagai literatur atau bahan pustaka yang berkaitan dengan masalah atau materi penelitian yang sering disebut bahan hukum. Bahan hukum ini dapat dikelompokkan menjadi : ⁴¹

a. Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum ini terdiri atas peraturan perundang-undangan dan segala dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum ini terdiri atas penjelasan terhadap bahan hukum primer, seperti buku-buku, artikel, jurnal, hasil penelitian, makalah, berita di internet, dan lain sebagainya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum ini terdiri atas bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, maupun ensiklopedia.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan kepustakaan (*law in books*) yaitu bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Hal ini berupa perolehan data dari beberapa buku, peraturan

⁴¹ Hendri Jayadi, dkk, 2024, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Kristen Indonesia, hlm. 28.

perundang-undangan terkait, jurnal ilmiah nasional dan internasional, dan kunjungan ke beberapa perpustakaan seperti Perpustakaan Nasional, Perpustakaan Universitas Kristen Indonesia, maupun akses data melalui internet.

4. Teknik Pengolahan Data

Dalam penelitian hukum normatif pengolahan bahan berwujud kegiatan untuk mengadakan sistematis terhadap bahan-bahan hukum tertulis, dengan cara melakukan seleksi data sekunder atau bahan hukum, dengan kemudian melakukan klasifikasi menurut penggolongan bahan hukum, dan menyusun data penelitian tersebut secara sistematis dan logis yang artinya ada hubungannya dan keterikatan antara bahan hukum satu dengan bahan hukum lainnya untuk mendapat gambaran umum dari hasil penelitian, kemudian dilakukan analisa data.⁴²

5. Analisis Data

Analisis data pada penelitian ini dilakukan secara preskriptif, yaitu “memberikan argumentasi atas hasil penelitian yang telah dilakukannya”⁴³. Secara mendasar, dari data sekunder yang dianalisis dapat menimbulkan suatu penyelesaian atau jalan terhadap isu hukum yang sedang dihadapi yang pada penelitian ini merupakan pemberlakuan *air right* di Indonesia. Analisis secara preskriptif yakni untuk menciptakan jawaban nyata atas hipotesa awal dan menciptakan tidak hanya suatu kesimpulan, tetapi juga saran terhadap perkembangan hukum udara di Indonesia. Atas data yang telah disediakan dalam hal ini juga sebagai dasar fakta dan doktrin nyata sehingga jawaban dan argumentasi yang diciptakan adalah suatu konsep nyata dan berdasar secara hukum sehingga mampu dipertanggungjawabkan melalui data-data yang dianalisis.

Dalam analisis data dilakukan dengan berbagai pendekatan, dalam penulisan ini dilakukan dengan pendekatan konsep atau *conseptual approach*, yang artinya pendekatan konsep yang berawal dari pandangan dan doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Sesuai dengan penelitian ini bahwa keberadaan

⁴² *Ibid.*, hlm 29.

⁴³ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm. 183-184.

konsep *air right* yang diteliti untuk dikembangkan agar dapat menjadi pemberlakuan di Indonesia dalam rangka memanfaatkan ruang udara semaksimal dan seproduktif mungkin. Air right sebagai konsep hak atas udara yang penting dimiliki negara dan implementasinya pasti terjadi di setiap negara.

G. Sistematika Penelitian

1. BAB I : PENDAHULUAN

Memuat latar belakang permasalahan, perumusan masalah, ruang lingkup penelitian, kerangka teori dan kerangka konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.

2. BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Memuat kajian pustaka dan prinsip-prinsip hukum internasional yang dipergunakan dan berkaitan dengan pokok permasalahan dalam penelitian.

3. BAB III : NEGARA BERDASARKAN PRINSIP “COMPLETE AND EXCLUSIVE SOVEREIGNTY” DAPAT MELAKUKAN KOMERSIALISASI AIR RIGHT MILIK NEGARANYA KEPADA SEKTOR PRIVAT

Bab ini memuat analisis terhadap rumusan masalah pertama dalam penulisan skripsi. Secara ringkas, menjabarkan prinsip *complete and exclusive Sovereignty Negara* untuk melakukan komersialisasi dalam perwujudan pemanfaatan ruang udara melalui *air right*.

4. BAB IV : PERAN HUKUM INTERNASIONAL TERHADAP IMPLEMENTASI AIR RIGHT TERHADAP INVESTASI ASING

Bab ini memuat analisis terhadap rumusan masalah kedua dalam penulisan skripsi. Secara ringkas membuktikan bahwa peran hukum internasional melalui memberlakukan Prinsip Sederajat sebagai legalitas adanya pelaksanaan *air right*.

5. **BAB V : PENUTUP**

Berupa kesimpulan dan saran.

