

WILAYAH KEDAULATAN NEGARA ATAS RUANG UDARA DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL

Agus Pramono

Fakultas Hukum Universitas Diponegoro
Jl. Prof Soedarto, SH Tembalang Semarang
email : ap.300655@yahoo.com

Abstract

Understanding the concept of state sovereignty over air space developed in three thought. Firstly, the principle there is no country that has sovereignty so that the air space can be used by anyone. Secondly, the country that has a space over her, gets the special rights over the freedom of the air which there is no limitation the height space limit. Thirdly, that the country has freedom of the air space, but hold a territory or territorial zone that gives certain rights to the country that has a space over her can be carried out implemented. The goal of research to investigate and analysis the regulation and accountability of the state in maintaining and protecting the state sovereignty over air space viewed from the perspective of international law.

The approach used in this study is the juridical normative in the sense that the study is based on analysis of the relevant civil aviation convention. Further more, described in the description of the support that is deductive with the library study.

From the research and of the analysis results can be seen that thought of the concept of the sovereign state begins in three theories. Moreover, crystallized in Airspace International Agreements described in the International Civil Aviation Convention in Chicago, 1944, particularly, the nations of state sovereignty in the air, Article 1, which asserts "that the contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory".

In terms of maintaining and protecting state sovereignty in the air, the state fully be responsible for the implementation.

Key words : Area of State sovereignty, Airspace, International Law.

Abstrak

Pemahaman konsep wilayah kedaulatan Negara atas ruang udara berkembang dalam tiga pemikiran. Pertama, bahwa pada prinsipnya tidak ada Negara yang memiliki kedaulatan sehingga ruang udara dapat dipergunakan oleh siapapun juga. Kedua, bahwa Negara kolong mendapat hak-hak khusus atas kebebasan udara yang tidak membatasi ketinggian batas ruang udara. Ketiga, bahwa Negara memiliki kebebasan ruang udara, tetapi diadakan suatu wilayah/zona territorial yang memberi hak-hak tertentu kepada Negara kolong dapat dilaksanakan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan dan pertanggungjawaban Negara dalam menjaga dan melindungi wilayah kedaulatan Negara atas ruang udara ditinjau dari perspektif hukum internasional.

Pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif dalam pengertian bahwa penelitian ini berdasarkan atas analisis terhadap Konvensi Penerbangan Sipil terkait. Selanjutnya dideskripsikan dalam uraian yang bersifat deduktif dengan dukungan studi kepustakaan.

Dari hasil penelitian dan pembahasan dapat diketahui bahwa pemikiran atas konsep wilayah kedaulatan Negara berawal dari pendirian pemikiran dalam tiga teori. Selanjutnya terkristalisasi dalam kesepakatan internasional sebagai-mana dimaksud dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional Chicago 1944

hususnya pengertian kedaulatan Negara atas ruang udara, article 1 menegaskan bahwa "The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory".

Dalam kerangka menjaga dan melindungi wilayah kedaulatan negara atas ruang udara, Negara bertanggungjawab penuh untuk pelaksanaannya

Kata kunci : Wilayah Kedaulatan Negara, ruang udara, hukum Internasional.

A. Pendahuluan

1. Latar Belakang

Pada hakekatnya wilayah kedaulatan Negara meliputi ruang udara di atas wilayah Negara yang bersangkutan. Dalam suatu dalil hukum Romawi dikenal ungkapan "*cujus est solum, ejus est usque ad coelum*". Dalil tersebut mengandung pengertian bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah, maka berarti pula memiliki segala sesuatu yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai dengan ke langit dan segala sesuatu yang berada di dalam tanah.

Sebelum abad 19, perhatian negara terhadap wilayah ini praktis belum ada sama sekali. Namun setelah berhasil ditemukan pesawat terbang oleh Wright bersaudara, ruang udara karenanya mulai diperhitungkan dalam masyarakat internasional.¹

Pada waktu itu banyak pula penerbang bangsa Jerman melakukan penerbangan dengan balon-balon untuk kemudian dengan bebas mendarat di Perancis tanpa adanya hambatan-hambatan apapun dari pihak Perancis. Meskipun pada tahun 1908 pihak Perancis mulai mempersoalkan segala bentuk penerbangan tersebut, namun sekalipun setiap kali penerbang-penerbang Jerman (kebanyakan perwira-perwiran Angkatan Darat) memasuki ruang udara di atas Perancis dan kemudian mendarat, mereka selalu diterima dengan baik oleh pejabat-pejabat Perancis.²

Tindakan-tindakan negara ini ditegaskan dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang memberikan kepada suatu negara "kedaulatan lengkap dan eksklusif" di atas wilayahnya (termasuk perairan

teritorialnya). Pasal 1 Konvensi (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*) yang ditandatangani di Paris, tanggal 13 Oktober 1919, berbunyi sebagai berikut :

"The High Contracting States recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory... and the territorial waters adjacent thereto."

Konvensi Paris tahun 1919 yang diubah dengan Konvensi Chicago tahun 1944 (*Convention on International Civil Aviation*) diterima oleh negara anggota ICAO. Dalam Pasal 1 Konvensi ini dinyatakan bahwa setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kapal-kapal negara lain, baik pesawat sipil ataupun militer tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya. Dalam Perang Dunia III negara-negara menyaksikan serangan-serangan pesawat udara yang mengakibatkan kerugian pihak lawan. Akibat penyerangan pesawat udara ini adalah pemboman bom nuklir melalui pesawat-pesawat pembom Amerika Serikat atas Hiroshima dan Nagasaki tahun 1945.

Dengan kejadian tersebut, negara-negara menyadari betapa pentingnya peranan ruang udara. Negara-negara menjadi semakin peduli atas pelanggaran terhadapnya, dengan contoh pesawat udara tanpa ijin ke dalam wilayahnya. Masuknya pesawat udara asing tanpa ijin ini dapat berakibat yang merugikan. Peristiwa terbakarnya pesawat India oleh Pakistan ketika mengadakan survey udara

1. Huala Adolf, 2011, *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Jakarta Raja Grafindo Persada, Cetakan ke-4, hlm. 137.

2. *Ibid.*

tahun 1957 adalah salah satu contoh atas pelanggaran wilayah udara.

Pada prinsipnya, fungsi dan pelaksanaan kedaulatan dilaksanakan di dalam wilayah Negara tersebut. Semua orang, benda yang berada atau peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah pada hakekatnya tunduk kepada kedaulatan dari Negara yang memiliki wilayah tersebut.

Kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi dan bersifat monopoli dengan dikenal sebagai "Supreme Power" yang hanya dimiliki oleh negara. Prinsip yang lahir dari pengertian kedaulatan teritorial tersebut menegaskan bahwa Negara tersebut harus mampu melaksanakan kekuasaan yang penuh atau eksklusif atas wilayahnya.

Memperhatikan latar belakang sebagaimana tersebut di atas, permasalahan yang diajukan adalah (1) bagaimana perkembangan, pemikiran dan pengaturan wilayah kedaulatan atas ruang udara dan perspektif hukum negara Internasional? (2) bagaimana pengaturan tanggungjawab Negara dalam memberikan perlindungan terhadap wilayah kedaulatan Negara atas ruang udaranya?

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif. Jenis data yang digunakan adalah bahan hukum primer yang bersumber pada Konvensi Penerbangan Sipil Internasional. Penelusuran data dilakukan dengan studi pustaka. Adapun pendekatan yang digunakan adalah pendekatan terhadap Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, pendekatan konsep dan pendekatan kasus. Data diolah secara deskriptif kualitatif untuk menjawab pertanyaan penelitian dengan menekankan analisis menggunakan ketiga pendekatan tersebut di atas.

3. Kerangka Teori

Perkembangan konsep kedaulatan negara di ruang udara sampai masa di sekitar tahun 1929 mengalami tiga tahap perkembangan³, yakni:

Pertama, Tahap disekitar tahun 1910. Tahap Konferensi Internasional mengenai Navigasi di ruang udara pada tahun 1910 di Paris, Perancis. ("The International Conference on Air Navigation of Paris in 1910"). Tahap sampai Konverensi Perdamaian Versailles, Perancis 1919.

Kedua, Tahap Konferensi Perdamaian Versailles-Perancis pada tahun 1919 ("The Versailles Peace Conference in 1919").

Ketiga, Tahap Konferensi Komisi Internasional mengenai Navigasi di ruang udara ("International Commission for Aerial Navigation" dan biasa disebut I. C.A. N.) di Paris, Perancis pada tahun 1929.

Grotius, seorang ahli Hukum Internasional pada tahun 1609 telah mengajukan sebuah risalah dimana ia menyatakan suatu pendirian yang mendapat tantangan keras dari kebanyakan ahli-ahli hukum lainnya, yakni ia mengatakan bahwa lautan terbuka tidak dapat menjadi pemilikan siapapun juga karena lautan itu merupakan benda milik bersama ("common property") karena *sifat dan kondisi* lautan itu sendiri yang mengakibatkan keadaan itu⁴. Selanjutnya ditegaskan:

*"The same may be said of the air as common property, except that no one can use or enjoy it without at the same time using the ground over which it passes or rest"*⁵

Memperhatikan hal tersebut mengandung pemahaman bahwa agar benda yang bergerak bisa dikuasai secara fisik dan tidak dapat bergerak dapat dilindungi dan dikuasai. Untuk aspek di luar hal tersebut tidak terbuka kemungkinan adanya benda yang dapat dijadikan objek pemilikan, sebagai contoh seperti air laut yang selalu bergerak dan tidak menetap.

Terdapat sejumlah ahli hukum yang berseberangan pemikirannya seperti ahli hukum berkebangsaan Inggris John Selden. Ia mengemukakan bahwa lautan itu dapat menjadi pemilikan sesuatu negara, pendapat mana jelas

3. Priyatna Abdurrasyid, 2003, *Kedaulatan Negara dan Ruang Udara*, Jakarta, Fikahati bekerjasama dengan Badan Arbitrasi Nasional Indonesia, hlm. 52.

4. *Ibid*.

5. Priyatna Abdurrasyid, 2003 dari Grotius, *Rights of War and Peace*, Campbell's trans, London, 1814, hlm 229

menentang pendirian Grotius yang menganut kebebasan lautan.⁶

Sebagaimana dinyatakan Martono, bahwa dengan timbulnya masalah penerbangan di sekitar tahun 1918 di mana Inggris secara sepihak menyatakan mempunyai hak secara mutlak mengenai bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer. Tindakan sepihak tersebut diikuti oleh Perancis, Jerman, Austria, Hongaria, Rusia sampai berakhirnya Perang Dunia Pertama (1914–1918).⁷

Dalam laporan (*"Committee on Aviation of the International Law Association pada tahun 1913"*) kita jumpai sebagai salah satu masalah yang pokok adalah soal "pemilikan ruang udara" (*"airspace"*). Beberapa kelompok dapat diketengahkan⁸, yakni :

- 1) Mereka yang berpendapat bahwa udara karena sifatnya itu bebas (*"by its nature is free"*). Para penganutnya dapat dikelompokkan sebagai penganut teori udara bebas (*"The Air Freedom Theory"*).
- 2) Mereka yang berpendapat bahwa negara itu berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya. (*The Air Sovereignty Theory*) = tidak bebas.

Pendirian yang pertama tadi kemudian mengelompokkan diri dalam :

- (1). Kebebasan ruang udara tanpa batas.
- (2). Kebebasan ruang udara yang dilekati beberapa hak-hak khusus negara kolong (*"subjacent state"* = negara bawah).
- (3). Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah territorial/zone territorial di daerah mana hak-hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan.

B. Hasil dan Pembahasan

Menurut Pasal 1 Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 tidak mengatur secara tegas wilayah kedaulatan negara. Hal ini diatur dalam Pasal

2 konvensi yang sama. Yang dimaksud dengan "wilayah" menurut Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 adalah wilayah darat dan perairan, laut teritorial yang terletak padanya berada dibawah kedaulatan, perlindungan atau perwalian (*trusteeship*). Pengertian wilayah kedaulatan tersebut di atas, kecuali perjanjian angkutan udara timbal balik dengan Czechoslovakia dan Jepang, selalu dicantumkan dalam perjanjian angkutan udara timbal balik yang ditandatangani oleh pemerintah Indonesia.

Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Chicago 1944 juga tidak secara tegas mengatur kedaulatan udara diatas laut teritorial. Dalam hal demikian untuk menentukan kedaulatan udara diatas laut teritorial, mengikuti ketentuan hukum laut internasional sebagaimana dicantumkan dalam Konvensi Jenewa 1958 atau Pasal 2 ayat 2 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 yang berbunyi *The Sovereignty extends to the airspace over the teritory as well as to its bed and subsoil*. Menurut Pasal 3 Konvensi PBB tentang Hukum Laut kedaulatan diatas laut teritorial termasuk Indonesia, mempunyai kedaulatan atas ruang duara di atas laut teritorial selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal (*base lines*).

Dewasa ini masih ada berbagai negara yang menuntut lebar laut teritorial ke arah laut lepas. Terdapat cukup banyak negara menuntut lebar laut dari 3 mil sampai 200 mil ke arah laut lepas seperti Inggris menuntut 3 mil, negara-negara skandinavia 4 mil, Spanyol 6 mil, Amerika Serikat 12 mil dan ada yang menuntut 200 mil laut. Tuntutan perluasan lebar laut teritorial demikian dapat dimengerti karena adanya tuntutan negara pantai terhadap Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) untuk memperoleh hak berdaulat atas sumber daya hayati maupun non hayati, apalagi dengan adanya praktek sepihak yang dikenal sebagai *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yang kemudian diikuti oleh Canada dengan konsep *Canadian Air Defence Identification Zone* (CADIZ).

Walaupun tindakan sepihak tersebut

6. Priyatna Abdurrasyid, 2003 dari John Selden, *Mare Clausum: The Right and Dominion of the Sea*, Translated by J. H Gent, London, 1663

7. Martono, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 28.

8. Priyatna Abdurrasyid, *Op.cit*, hlm. 54

dipertanyakan legalitasnya, mereka tetap mempertahankan jalur tambahan di ruang udara tersebut meskipun tidak berdaulat secara penuh dan utuh di jalur tambahan tersebut. Mengenai wilayah udara di Amerika Serikat juga diatur dalam *Section 101 Federal Aviation Act 1958*. Menurut *Section* tersebut wilayah Amerika Serikat terdiri dari beberapa negara, district Columbia, beberapa wilayah di bawah kekuasaan Amerika Serikat termasuk laut teritorial beserta ruang udara di atasnya. *Section* tersebut berbunyi:

United States means several States, the District of Columbia and the several territorial and possessions of the United States including the territorial waters and overlying airspace.

Di dalam dunia penerbangan di samping wilayah udara berdasarkan kedaulatan (*sovereignty*) juga dikenal wilayah penerbangan untuk keperluan operasi penerbangan. Wilayah penerbangan di Indonesia terdiri dari *Flight Information Region (FIR)*, *Upper Information Region (UIR)* dan lain-lain. Wilayah kedaulatan udara berdasarkan pertimbangan keamanan nasional (*national security*) sedangkan wilayah penerbangan berdasarkan pertimbangan keselamatan (*safety consideration*) yang disepakati secara internasional dalam *Air Navigation Plan*, dimana Indonesia juga ikut menentukan. Oleh karena itu, kadang-kadang dapat terjadi wilayah kedaulatan udara tidak sejalan dengan wilayah penerbangan.

Konvensi Paris tahun 1919 ini diganti oleh Konvensi Chicago tahun 1944 (*Convention on International Civil Aviation*) yang diterima secara universal. Dalam Pasal 1 Konvensi ini ditegaskan kembali bahwa setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kapal-kapal negaralain, baik pesawat sipil ataupun militer tak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya. Pada waktu itu, negara-negara telah terjun ke dalam kancah Perang Dunia II. Dalam perang dunia ini negara-negara menyaksikan

serangan-serangan pesawat udara yang membawa dampak yang sangat memukul terhadap pihak lawan. Puncak dampak penyerangan pesawat udara ini adalah pemboman bom nuklir melalui pesawat-pesawat pembom Amerika Serikat atas Hiroshima dan Nagasaki tahun 1945.

Sejak peristiwa itu pula, negara-negara menjadi semakin sadar akan peranan ruang udara. Negara-negara menjadi semakin peka terhadap setiap pelanggaran terhadapnya, misalnya masuknya pesawat udara tanpa ijin ke dalam wilayahnya. Akibat masuknya pesawat udara asing ini dapat berakibat yang sangat fatal. Pesawat militer "Canberra" milik India yang ditembak jatuh oleh Pakistan ketika mengadakan survey udara tahun 1957 adalah suatu contoh begitu pekanya wilayah udara ini.

(1) Kebebasan ruang udara tanpa batas.

Pokok utama dari pendirian ini ialah bahwa ruang udara itu bebas. Tidak ada negara yang mempunyai hak kedaulatan terhadap ruang udara, sehingga ruang udara ini dapat dipergunakan oleh siapapun juga. Pendirian ini dianut terutama oleh kaum "Publicist", diantaranya Wheatton, Bluntschli, Stephan, Nys. Pendirian mereka⁹ didasarkan kepada pokok-pokok di bawah ini:

- (a). Seperti halnya lautan, udarapun merupakan satu unsur yang menjadi hak milik bersama segala makhluk di dunia dan oleh karena itu tidak ada dasarnya bagi negara manapun untuk memilikinya;
- (b). Tidak ada negara yang dapat melaksanakan penguasaannya ("*authority*") terhadap udara karena pada kenyataannya mereka tidak mampu untuk memasukkan dan menahan udara secara fisik ke dalam daerah perbatasannya;
- (c). Pada hakekatnya arus-arus udara memasuki wilayah suatu negara secara tidak sah, kemudian meninggalkannya pun tidak tergantung daripada kehendak dan keadaan negara kolong. Karena sifatnya udara itu bergerak-gerak sesuai dengan hukum alam di sekitarnya;

9. Priyatno Abdurasyid, 2003, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta, Fikahati bekerjasama dengan Badan Arbitasi Nasional Indonesia, hlm. 54.

- (d). Udara merupakan suatu unsur yang tidak mungkin menjadi pemi-likan atau kedaulatan, oleh sebab itu unsur semacam ini bebas untuk dipergunakan oleh setiap makhluk yang hidup.

Para ahli Hukum Internasional bahkan menyepakati atas pendirian teori tersebut, maka muncul teori yang menegaskan bahwa karena sifatnya udara itu bebas. Kuhn menyatakan¹⁰ bahwa mencermati pendapat yang mengupas pendapat Grotius yang tidak membenarkan segala macam kedaulatan negara di lautan. Kuhn menyatakan bahwa segala macam pikiran hukum Romawi mengenai hak milik pribadi itu telah banyak mengalami perubahan, sehingga timbullah teori-teori yang menyatakan bahwa di dalam kebebasan itu tersimpul suatu keadaan di mana negara yang bersangkutan tidak sanggup untuk melakukan pengawasan terhadap daerah kekuasaannya secara efektif. Oleh karena itu ketidak mampuan tersebut menjadikan negara-negara tidak bersedia atau enggan menentukan batas-batasnya secara terperinci, walaupun keadaan ini tidak menghilangkan keyakinan negara-negara pada waktu itu bahwa pada suatu saat, andaikata teknik telah sedemikian maju, setiap negara akan sanggup melaksanakan kedaulatan terhadap daerah ruang udaranya.

Prayitna Abdurrasyid mengutip pandangan Lee¹¹ menyatakan bahwa kaum "*publicist*" pada kenyataannya ketika memperjuangkan kebebasan ruang udara itu tidak pernah memperhatikan beberapa faktor yang penting, diantaranya :

- (i). Bahwa hukum gaya berat menyebabkan pesawat-pesawat yang lebih berat dari udara itu sangat membahayakan keselamatan dan keamanan jiwa dan benda yang berada di bawah sewaktu pesawat itu lalu di ruang udara di atas daratan tersebut;
- (ii). Bahwa setiap kali pesawat itu terbang atau mendarat ia harus selalu menggunakan

permukaan bumi dan lapisan ruang udara di atasnya.

Kedaulatan territorial suatu Negara berhenti pada batas-batas dasar dari laut wilayahnya. Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat di atas laut lepas atau zona-zona di mana Negara-negara pantai hanya mempunyai hak-hak berdaulat seperti landas kontinen kepada masyarakat-masyarakat Negara pihaklah diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari Negara tersebut yang berada di atas laut lepas atau zona eksklusif menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku.¹²

Dengan demikian diperlukan adanya pengawasan terhadap ruang udara, agar negara kolong dapat melindungi dirinya secara layak dan wajar terhadap setiap apapun kemungkinan yang dapat menimbulkan kerugian dan Negara-negara mengatur dengan instrument hukum nasional masing-masing.

(2) Kebebasan ruang udara yang dilekati beberapa hak-hak khusus negara kolong ("subadjacent state")

Aliran ini menghendaki kebebasan ruang udara dengan catatan bahwa negara kolong mendapat hak-hak khusus, tetapi hak-hak khusus ini tidak tergantung dari ketinggian. Pada pertemuannya di Gent – Belgia pada tahun 1906 *Institut de Droit International* telah berhasil menelorkan suatu konsep peraturan yang secara garis besarnya memuat antara lain bahwa ruang udara bebas, negara tidak mempunyai hak apapun pada waktu perang atau damai, hanya saja negara boleh mengatur sesuatunya yang berkaitan untuk kelangsungan hidupnya. Konsep peraturan ini merupakan hasil dari para diskusi-diskusi di dalam pertemuan itu terutama mengenai yurisdiksi negara dalam rangka pengawasan "*wireless telegraphy*".¹³

10. Priyatna Abdurrasyid, *Ibid*.

11. Priyatna Abdurrasyid, 2003 dari B. Lee, *Civil Aeronautics-Legislative History of the Air Commerce Act. Of 1926*, Washington, Corrected to August 1, 1928. hlm. 121

12. Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional, Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, Bandung, Alumni, hlm. 434.

13. Priyatna Abdurrasyid, *Ibid*.

Meili¹⁴ pada tahun 1908 menyatakan bahwa udara dan ruang udara (*"aerial sapce"*) bebas dan dapat digunakan oleh setiap negara dengan syarat bahwa negara teritorial itu mendapat sekedar hak untuk mengatur segala sesuatu bagi perlindungan dan kelangsungan hidupnya. Selanjutnya ia berkata bahwa ruang udara bebas bagi penerbangan, tetapi setiap negara teritorial dan hak-hak khusus ini sehubungan dengan perlindungan bagi segala kebutuhan serta memberi kemungkinan kepadanya untuk mempertahankan diri terhadap serangan-serangan dari balon-balon dan pesawat-pesawat terbang.

Teori tersebut pada dasarnya berkiblat pada pemikiran bahwa secara fisik udara tidak dapat dijadikan objek pemilikan karena tidak dapat secara terus menerus dikuasai dan diduduki oleh siapapun.

Terlihat jelas bahwa pengaruh Grotius yang telah mempergunakan dalil semacam ini sewaktu ia mempertahankan pendiriannya mengenai kebebasan lautan. Di luar kriteria ini tidak mungkin ada benda yang dapat dijadikan objek pemilikan misalnya air laut yang selalu bergerak. Adanya hak untuk pemilikan ini juga tergantung dari kenyataan bahwa benda-benda itu dapat menjadi ciut atau luntur karena pemakaian. Dan keadaan ini tidak akan terjadi dengan lautan yang tidak akan menjadi habis atau ciut karena misalnya dipakai untuk pelayaran¹⁵. Negara dapat melakukan kedaulatannya terhadap suatu padang pasir yang luas dan terpencil asal saja ia dapat menjamin keamanan daerah tersebut dan kemudian mengawasinya.

(3) Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah teritorial/zone teritorial di daerah mana hak-hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan.

Cukup banyak penulis yang mendukung kebebasan ruang udara tanpa batas serta kemudian memberikan hak-hak khusus tertentu bagi

kepentingan negara kolong, namun demikian sangat cukup banyak pula yang memperjuangkan adanya suatu jalur atau lapisan di mana hak-hak khusus tersebut dilaksanakan. Pendirian yang menyatakan hak-hak tertentu negara kolong itu dapat dilaksanakan tanpa batas dan memperhitungkan ketinggian (*"up to the sky"*). Oleh karena itu hak-hak negara itu hanya berlaku pada suatu wilayah atau zone teritorial yang tertentu tingginya. Kemudian di atas lapisan tersebut ruang udara itu bebas sama sekali dari campur tangan negara di bawahnya. Tokoh aliran ini adalah Paul Fauchille, seorang ahli hukum Internasional berkebangsaan Perancis. Fauchille merupakan tokoh yang telah memberikan dasar bagi pertumbuhan Hukum Udara di masa sekarang ini.

Pada rapat tahunan *Institut de Droit International* tahun 1902 Fauchille menyarankan agar dimasukkan dalam agenda rapat tersebut masalah *"Le Regime Juridique des Aerostats"*. Di dalam salah satu pasal rancangan undang-undang, yang diajukan oleh Fauchille tadi terdapat satu ketentuan mengenai ruang udara yang menyatakan :

*"The air is free. States have in the air in time of peace and in time of war only those rights which are necessary for their reservation. These rights relate to the prevention of espionage, to customs and sanitary regulations, and to the necessities of defences"*¹⁶

Merignhac¹⁷ menyarankan agar ruang udara itu tetap bebas, kecuali sebagian lapisan atmosfer teritorial yang tingginya ditentukan dalam suatu persetujuan internasional dan tidak terlalu tinggi dari permukaan bumi, tetapi agar batas daerah ruang udara di atas ini cukup untuk dapat menjamin kepentingan negara dan juga tidak terlalu rendah, agar masih memungkinkan penerbangan.

Kelompok yang kedua yakni mereka yang berpendapat bahwa negara itu berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya membagi diri

14. *Ibid.*

15. Priyatna Abdurasyid, *Loc.cit.*

16. Priyatna Abdurasyid, 2003 dari Lycklama a Nijeholt, *Op. cit.* hlm 12, Harold D. Hezeltine, *Op. cit.* hlm. 13

17. Priyatna Abdurasyid, 2003 dari Lycklama a Nijeholt, *Loc. Cit.*

ke dalam :

- (1) Negara kolong (*"subjacent state"*) berdaulat penuh banyak terhadap suatu ketinggian tertentu di ruang udara;
- (2) Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai (*"freedom of innocent passage"*) bagi navigasi pesawat-pesawat udara asing;
- (3) Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas (*"up to the sky"*)

Pendapat bahwa negara kolong (*"subjacent state"*) mempunyai hak-hak yang penuh di lapis ruang udara di atas wilayah negaranya merupakan akibat dari pada teori-teori yang pertama tadi dengan segala variasinya. Kaum publicist tidak dapat menyetujui bahwa negara itu mempunyai kedaulatan penuh di ruang udara. Mereka itu telah membatasi hak-hak ini dengan suatu jalur territorial di mana negara kolong (*"subjacent state"*) dapat melaksanakan beberapa yurisdik-sinya yang tertentu, seperti misalnya perlindungan (*"right of conservation"*). Di atas jalur ini ruang udara bebas sama sekali.

Pada pertemuan di Madrid pada tahun 1913 *Institut de Droit International* ini telah menyetujui dan menerima resolusi tersebut di bawah ini:

- (a) *It is the right of every state to enact such prohibitions, restrictions, and regulations as it may think proper in regard to the passage of aircraft through the airspace above its territory and territorial waters.*
- (b). *Subjects to the right of the subjacent state liberty of passage ought to be freely accorded to the aircraft of every nation.*

Jadi pada prinsipnya tinggi kedaulatan negara itu dapat pula tidak terbatas dan berarti bahwa ruang udara itu merupakan milik negara territorial dan kedaulatan negara dapat saja dibatasi oleh suatu perjanjian internasional.¹⁸

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, merupakan dasar dari kedaulatan negara di ruang udara. Dasar

ini ditemukan sumbernya atas kebiasaan negara-negara untuk menerima dan mengakui adanya hak tersebut.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan :

"The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty in the airspace above its territory"

Pada mulanya ketentuan di atas ditujukan untuk mereduksi pertentangan antara Negara yang menyangkut hak dan kewajiban negara terkait kedaulatannya di ruang udara. Namun demikian justru memberi dampak dan sumber ketidaktegasan. Sesungguhnya hal ini dampak dari dominasi dari Amerika Serikat dan Uni Soviet. Dominasi tersebut terlihat bidang politik, ekonomi, militer dan teknologi penerbangan. Secara yuridis pasal tersebut pun tidak begitu jelas isinya. Khususnya mengenai pengertian *"complete and exclusive"*, *"territory"* dan *"airspace"* pasal tersebut tidak memberikan penjelasan yang memuaskan. Perlu diketahui bahwa tidak semua negara ikut menjadi anggota Konvensi Chicago. Uni Soviet sebagai negara yang besar dan maju di bidang teknologi penerbangan di ruang udara dan ruang angkasa misalnya sampai hari ini belum memasuki konvensi tersebut.

Dalam kaitan ini konsekuensi kedaulatan di udara tersebut adalah tidak ada pesawat udara yang terbang di atau ke udara ruang udara nasional dimana negara anggota tanpa memperoleh ijin terlebih dahulu dari Negara yang bersangkutan.¹⁹

Pengakuan terhadap konsep kedaulatan Negara di ruang udara tentu saja tidak berarti menutup ruang udara nasional dari penerbangan oleh pesawat udara asing. Kebutuhan untuk melayani jasa penerbangan internasional serta meningkat-kan interdependensi antar bangsa/Negara memaksa Negara-negara untuk saling mempersatukan kedaulatannya di ruang udara untuk memperoleh kebebasan-kebebasan di ruang udara (*freedom of the air*). Pertukaran hak-hak tersebut biasanya diwujudkan dalam perjanjian bilateral (*bilateral air agreement*), baik dengan

18. Priyatna Abdurasyid, 2008, Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020, Jakarta, Fikahati, hlm. 100.

19. Agus Pramono, 2008, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bogor, Ghalia Indonesia, hlm. 13.

mempertukarkan "*the first two freedoms*" maupun "*the five freedoms*". Perjanjian ini biasanya berlaku bagi penerbangan berjadual internasional (*scheduled international air service*).²⁰

Terdapat persengketaan soal lebar laut teritorial negara-negara dan hal ini sering menimbulkan sengketa mengingat belum ada solusi suatu pemecahan dalam Hukum Internasional. Contohnya sengketa yang terjadi di wilayah Barat Amerika Serikat, dimana ada sembilan negara Amerika Selatan menuntut dan melaksanakan "*laut territorial*" khusus bagi penangkapan ikan tuna selebar 200 mil. Tuntutan tersebut mendapat tantangan yang keras dari Amerika Serikat yang menyatakan bahwa hak tersebut hanya berlaku di daerah laut teritorial selebar 12 mil dan setiap negara berhak mengadakan operasi penangkapan ikan diluar lebar 12 mil tadi termasuk kapal-kapal ikan Amerika Serikat.

Di pihak lain Amerika Serikat dan Canada telah menetapkan suatu jalur di lautan dan ruang udara di laut Pasifik dan Atlantik yang didasarkan kepada keamanan negaranya. Yakni yang disebut "*Air Defence Identification Zone (Adiz)*" dan "*Canadian Air Defence Identification Zone (Cadiz)*".²¹

Sewaktu manusia hanya mampu menerbangkan pesawat udara di ruang udara, maka kebutuhan akan mengembangkan status hukum ruang udara tidak merupakan persoalan yang mendesak walaupun Pasal 1 Konvensi Chicago yang merupakan suatu usaha untuk memastikan status hukum ruang udara tersebut jelas menyatakan pendirian negara-negara sebelumnya tentang adanya hak kedaulatan itu. Tidak banyak diketemukan usaha-usaha penelitian ke arah tersebut, mengingat bahwa segala sesuatunya telah cukup ditampung oleh penafsiran yuridis terhadap Pasal 1 Konvensi Chicago. Terkait dengan kedaulatan di wilayah udara, dewasa ini yang menjadi masalah adalah untuk menentukan batas ruang udara secara

horizontal berbatasan dengan negara atau berbatasan dengan laut lepas dan batas wilayah udara secara vertikal.

Batas ruang udara secara horizontal di atas daratan tidak perlu diragukan karena kedaulatan di udara adalah ruang udara di atas daratan sesuai perjanjian perbatasan timbal balik misalnya antara Indonesia-Australia, sedangkan batas ruang udara di atas perairan teritorial mengikuti Pasal 2 ayat (2) Konvensi Jenewa 1958 atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Menurut Pasal 3 Konvensi PBB batas laut teritorial adalah 12 mil diukur dari garis pangkal. Khususnya untuk Indonesia, karena hanya peserta konvensi PBB maka batas kedaulatan ruang udara di atas laut teritorial adalah 12 mil, sedangkan negara-negara lain batas tergantung konvensi yang diratifikasi. Apabila negara tersebut meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut berlaku 12 mil.

Batas kedaulatan udara secara vertikal sampai saat ini belum ada penyelesaian, karena belum ada konvensi internasional yang mengatur dimana ruang udara berakhir dan di mana angkasa dimulai. Berbagai usul dikemukakan untuk menentukan batas ruang udara dengan ruang angkasa, tetapi belum ada kata sepakat secara internasional. Usul-usul tersebut antara lain batas ruang udara dengan angkasa ditentukan oleh atmosfer paling atas berdasarkan berbagai teori seperti teori gravitasi; teori demarkasi antara aeronautika dengan astronautika, teori pendekatan fungsional atau penentuan secara tegas jarak tertentu dari permukaan bumi atau penentuan secara tegas jarak tertentu dari permukaan bumi atau penentuan suatu areal tertentu yang secara efektif dapat diawasi dan berbagai usul lainnya, tetapi belum ada yang disepakati secara internasional. Penentuan batas antara udara dan angkasa tersebut sudah merupakan agenda pembahasan oleh Komite Angkasa Untuk Maksud Damai (UN COPOUS).

20. Ida Bagus Rahmadi Supancana, 2003, *Peranan Hukum Dalam Pembangunan Kedinginan-taraan*, Bandung, Mitra Karya, hlm. 278.

21. *Loc.cit.*

C. Simpulan

Memperhatikan hasil penelitian dan pembahasan di atas, maka berikut ini disampaikan simpulan sebagai berikut:

1. Bahwa pengaturan wilayah kedaulatan negara atas ruang udara bertitik tolak dari pengembangan beberapa teori yang secara garis besar mencakup bahwa negara memiliki kebebasan ruang udara tanpa batas, pembebasan ruang udara, dan kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah teritorial/zona wilayah yang menetapkan hak-hak yang bisa dilaksanakan negara kolong. Setiap negara berdaulat mempunyai wilayah kedaulatan yang dibatasi dengan batas daratan, perairan yang meliputi laut teritorial yang berhadap-hadapan dengan negara lain, laut teritorial yang berdampingan dengan laut lepas, landas kontingen serta batas kedaulatan udara secara horisontal dan secara vertikal. Kedaulatan udara secara vertikal belum ada kata sepakat secara internasional. Dalam praktek batas kedaulatan udara tergantung dari kemampuan negara tersebut untuk mempertahankan kedaulatannya.
2. Bahwa negara memiliki tanggung jawab penuh dalam menjaga dan melindungi wilayah kedaulatan negara atas ruang udara yang diwujudkan dalam bentuk pembinaan yang mencakup aspek penetapan kebijakan, pengaturan dan pengawasan/penegakan hukum.

Daftar Pustaka

1. Buku

- Abdurasyid, Priyatna, 2003, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta : Fikahati bekerjasama dengan Badan Arbitasi Nasional Indonesia.
- , 2008, *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020*, Jakarta : Fikahati.
- Adolf, Huala, 2011, *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*, Bandung : Keni Media.
- Boer Mauna, 2005, *Hukum Internasional, Pngertian, Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung : Alumni.
- Ida Bagus Rahmadi Supancana, 2003, *Peran Hukum Dalam Pembangunan Kedirgantaraan*, Jakarta : Mitrakarya.
- Martono, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta : Raja Grafindo.
- Pramono, Agus, 2011, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Bogor : Ghalia Indonesia.

2. Konvensi Dan Undang-Undang

- Konvensi Penerbangan Sipil, Paris, 1919.
- Konvensi Penerbangan Sipil, Chicago, 1944.
- Konvensi Penerbangan Sipil, Montreal, 1991.
- Konvensi Penerbangan Sipil, Montreal, 1999.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.