

International Law Discourse in Southeast Asia

Volume 1 Issue 2 (July-December 2022), pp. 159-184

ISSN: 2830-0297 (Print) 2829-9655 (Online)

<https://doi.org/10.15294/ildisea.v1i2.58397>

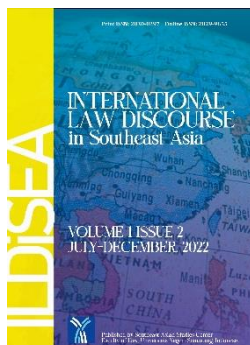
Published biannually by the Faculty of Law, Universitas Negeri Semarang, Indonesia and managed by Southeast Asian Studies Center, Universitas Negeri Semarang, INDONESIA

Available online since July 31, 2022

The Sovereignty of the Air Space and Its Protection in the Perspective of International Law: Contemporary Developments

Hafizh Siraji*

Southeast Asian Studies Center, Universitas Negeri Semarang, Indonesia



ABSTRACT: State sovereignty in international law is not a solution, in the international world as a legal entity that acts as a subject of international law. This also happens between one country or another, which can then be announced the deeds agreed to by each country are not appropriate, because they must be approved by the deeds of other countries, or we can call it the Relativity of State. There are three thoughts in understanding the concept of state sovereignty over developing air space. The first is that air space cannot be used or used by anyone because in principle, the state does not have sovereignty. Secondly, special rights such as freedom of air that do not limit the height of the airspace boundary are obtained by the State of the Netherlands. And finally, the principle that the state has freedom of airspace, but there is a territory or territorial zone that gives certain rights to the under the state that can be implemented. This research has the purpose of being able to know and analyze how the regulation and accountability of the state in an effort to protect and maintain the country's sovereignty over air space viewed from the perspective of international law. The research method

* Corresponding author's email: aprilia.putri1204@gmail.com

Submitted: 18/01/2022 Reviewed: 28/02/2022 Revised: 11/04/2022 Accepted: 28/06/2022

used in this study is the normative juridical library method, where this normative juridical research is a study using literature with primary data such as laws and regulations, the scientific work of scholars, as well as from several books. Then it will be explained or described in a deductive description supported by literature study. Based on the results of research and discussion, we can find out that the thinking on the concept of state sovereignty territory starts from the three theoretical ideas mentioned earlier. Then put together in international agreements as stated in the 1944 Chicago International Civil Aviation Convention especially the definition of state sovereignty over air space, paragraph 1 which reads "the contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory". The state is fully responsible for the maintenance and protection of the country's sovereign territory over air space.

KEYWORDS: Sovereignty, Nation, Air Space

HOW TO CITE:

siraji, Hafizh. "The Sovereignty of the Air Space and Its Protection in the Perspective of International Law: Contemporary Developments". *International Law Discourse in Southeast Asia* 1, No. 2 (2022): 159-184. <https://doi.org/10.15294/ildisea.v1i2.58397>.



Copyright © 2022 by Author(s). This work is licensed under a Creative Common Attribution-ShareAlike 4.0 International License. All writings published in this journal are personal views of the authors and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions.

I. PENDAHULUAN

Kedaulatan adalah salah ada hal yang amat sangat penting yang harus dijaga oleh suatu negara¹. Seperti yang kita ketahui bahwa

¹ Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain. Wilayah kedaulatan negara mencakup pula ruang udara di atas wilayahnya.

dalam konsep dan syarat negara, bahwa ada limitasi didirikannya negara ialah harus adanya wilayah, rakyat serta pemerintahan yang memiliki kedaulatan. Negara yang memiliki kedaulatan adalah negara yang memiliki kekuasaan utama yang mana memiliki makna negara bebas oleh kekuasaan lainnya. Bila kita melihat sedikit kepada hukum positif yang ada di Indonesia dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara “Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut dengan Wilayah Negara, adalah salah satu unsur negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.” Dengan perspektif ini kita dapat memulai titik pandang kita sebagai bangsa Indonesia dalam memahami hukum internasional. Yang artinya arti yang seluas- luasnya baik ke dalam maupun ke luar.

Menurut J. Bodin dalam bukunya, ia mengatakan bahwa sangat penting suatu kedaulatan untuk menjalankan penyelenggaraan negara dan sejak saat itu kedaulatan menjadi hal yang utama dalam

Kedaulatan suatu negara di ruang udara di atas wilayah teritorialnya bersifat utuh dan penuh. Pelanggaran wilayah udara adalah suatu keadaan, di mana pesawat terbang suatu negara sipil atau militer memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya. Masalah yang ada dalam kedaulatan negara di ruang udara adalah pelanggaran batas yang sering dilakukan oleh pesawat militer atau pesawat sipil dari negara lain. Lihat Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing." *Jurnal Konstitusi* 14, No. 3 (2018): 489-510; Pramono, Agus. "Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara dalam Perspektif Hukum Internasional." *Masalah-Masalah Hukum* 41, No. 2 (2012): 278-287; Soemarwi, Vera Wheni Setijawati. "Kedaulatan Udara Indonesia dan Upaya-Upaya Perlindungannya." *Era Hukum-Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 14, No. 2 (2017).

kajian perangkat negara yang lebih moder dan hukum internasional². Teori kedaulatan Hans Kelsen menjelaskan bahwa kedaulatan merupakan satu kekuasaan tertinggi dan kekuasaan yang diartikan sebagai hak atau kekuatan untuk memaksa³. Hukum internasional hanya berlaku bagi para pihak (dalam hal ini negara yang berdaulat) mengakuinya. Pengakuan kalangan dunia internasional soal wilayah udara sebagai suatu bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang sangat kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara yang berdaulat. wilayah suatu negara biasanya terdiri dari tiga dimensi, yaitu daratan, perairan, dan ruang udara. Masalah udara ini menjadi perhatian dunia tersendiri karena melibatkan banyak negara, terutama dalam kedaulatan negara.

Yang menjadi perbedaan kepemilikan negara atas wilayah udara ternyata tidak seperti halnya kepemilikan wilayah lainnya dalam hal ini darat dan laut. Pemanfaatannya tidak begitu memerlukan perkembangan teknologi yang canggih, sedangkan kepemilikan wilayah udara sangat memerlukan penguasaan teknologi kedirgantaraan yang canggih agar bisa menguasai wilayah udaranya dengan efektif. Wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis ketika negara- negara telah menemukan teknologi pesawat udara. Keuntungan ekonomi dan strategis pun dirasakan Indonesia ketika Indonesia mulai. Tetapi situasi ini dapat berubah apabila Indonesia tidak mampu menguasai teknologinya sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional memanfaatkan teknologi kedirgantaraan untuk kebutuhan transportasi, pertahanan

² Briefly, J, 1963, *The Law of Nations*, New York: Oxford University Press.

³ Kelsen, H, 1961, *General Theory of Law and State*, New York: Russel

dan keamanan nasional⁴. Masalah teknologi selanjutnya adalah hal yang cepat atau lambat harus diperbaiki dan dikembangkan demi kedaulatan wilayah udara.

Setelah menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis, maka negara- negara mulai memikirkan instrumen hukum untuk melindungi kepentingannya sehingga lahirlah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang melegitimasi kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan konvensi Chicago 1944. Lahirnya dua perjanjian tersebut didasarkan atas teori kepemilikan ruang udara. Setelah menyadari bahwa wilayah udara memiliki nilai ekonomis dan strategis, maka negara- negara mulai memikirkan instrumen hukum untuk melindungi kepentingannya sehingga lahirlah berbagai perjanjian internasional di bidang hukum udara. Dua perjanjian internasional yang melegitimasi kepemilikan negara atas ruang udara adalah Konvensi Paris 1919 dan konvensi Chicago 1944. Lahirnya dua perjanjian tersebut didasarkan atas teori kepemilikan ruang udara. Kedaulatan negara di ruang udara yang bersifat *complete and exclusive* adalah konsep hukum yang sudah diakui sebagai sebuah rezim hukum internasional yang sudah mapan, tetapi dalam perkembangannya konsep ini terdegradasi dengan lahirnya berbagai perjanjian internasional yang meliberalisasi perdagangan jasa penerbangan.

Berdasarkan keadaan yang terjadi di lapangan, seringkali banyak pesawat asing yang melintas di wilayah udara Indonesia tanpa ada

⁴ Supriyadi, Y, 2015, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*, Jakarta: Fordik BPSDMP.

izin dari menara pengawas yang ada di darat. Beberapa dari pesawat yang melintas di atas wilayah udara Indonesia merupakan pesawat militer. Karena hal ini, seringkali timbul konflik antarnegara. Hal ini mendorong setiap negara mengenakan standar penjagaan ruang udara nasionalnya secara ketat dan kaku.

II. METODE

Dalam menyelesaikan artikel ini, metode yang penulis gunakan adalah metode kepustakaan, yang bersifat yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif merupakan penelitian dengan menggunakan kepustakaan dengan data primer seperti Peraturan Perundang-undangan, karya ilmiah para sarjana, serta dari beberapa buku.⁵

III. KEDAULATAN NASIONAL DAN KEBEBASAN RUANG DALAM KONSEP KEDAULATAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara mempunyai kedaulatan atas wilayah serta memiliki hak-hak berdaulat di luar wilayah kedaulatannya untuk dikelola dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

⁵ Ridwan Arifin, et al., *Penulisan Karya Ilmiah untuk Mahasiswa Hukum*, Semarang: BPFH UNNES, 2018, hlm. 103

Dalam rangka mengejawantahkan maksud Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut diperlukan pengaturan-pengaturan kewilayahan secara nasional, antara lain pengaturan mengenai:

- a. perairan;
- b. daratan/tanah;
- c. udara;
- d. ruang;
- e. dan umber kekayaan alam dan lingkungannya.

Sisi terluar dari wilayah Indonesia yang kita kenal sebagai wilayah dengan Kawasan Perbatasan merupakan kawasan yang sangat strategis, dengan menjaga wilayah tersebut turut mengamankan integritas negara, ini juga tidak lepas membuat negara Indonesia. Pokok utama dari kebebasan ruang udara tanpa batas adalah bahwa ruang udara itu bebas. Setiap negara, berdasarkan hukum internasional diakui memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Tidak ada negara yang memiliki hak kedaulatan terhadap ruang udara sehingga ruang udara ini dapat dipergunakan oleh siapapun. Pendirian ini dianut oleh kaum *publicist* yaitu Wheatton, Stephan, Nys, Bluntschli. Pendirian mereka didasari dengan pokok- pokok di bawah ini:⁶

- a. Sama dengan lautan, udara adalah satu unsur yang menjadi hak milik bersama segala makhluk di dunia dan oleh karena itu tidak ada dasarnya bagi negara atau pihak manapun untuk dapat memilikinya;

⁶ Priyatno Abdurrasyid, *Kedaulaan Negara di Ruang Udara*, Jakarta: Fikahati, 2003, hlm.54

- 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 hakikatnya, 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 memasukkan dan menahan udara secara fisik ke dalam daerah perbatasannya kehendak dan keadaan negara kolong. Karena sifatnya udara adalah bergerak sesuai dengan hukum alam dan sekitarnya
- d. Udara adalah salah satu unsur yang tidak mungkin dapat dimiliki atau berdaulat, karena itulah unsur semacam ini bebas untuk dipergunakan oleh setiap makhluk yang hidup

Para ahli hukum internasional telah menyepakati atas pendirian teori tersebut, maka muncullah teori yang menegaskan bahwa karena sifatnya, negara itu bebas. Kuhn berpendapat 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 dimana negara yang bersangkutan tidak sanggup untuk melakukan pengawasan terhadap daerah kekuasaannya secara efektif. Maka dari itu, ketidakmampuan 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 jika teknik sudah semakin maju, setiap negara pasti mampu melaksanakan kedaulatan terhadap daerah ruang udaranya. Kedaulatan wilayah udara selain

merupakan hak suatu bangsa, ini juga tentang bagaimana negara tersebut mempertahankan kendalinya atas suatu wilayah.

Dalam Konvensi Montevideo dapat kita katakan bahwa wilayah adalah suatu unsur yang sangat fundamental dalam suatu negara. Negara Indonesia khususnya sedang berkembang dalam melaksanakan tugas menjaga kedaulatan atas wilayah air dan udara. Ini juga tidak lepas dari luasnya wilayah Negara kesatuan.⁷ Dikutip dari Prayitna Abdurrasyid, pandangan Lee mengatakan bahwa kaum *publicist* pada kenyataannya ketika memperjuangkan kebebasan ruang udara itu tidak pernah memperhatikan beberapa faktor yang penting. Faktor penting tersebut antara lain:

⁷ Dalam proses pembentukan negara, terdapat beberapa unsur yang harus dipenuhi agar apa yang sedang dibangun tersebut layak disebut sebagai sebuah negara. Negara sebagai subyek hukum internasional harus memiliki unsur-unsur terbentuknya negara. Menurut pasal 1 Konvensi Montevideo 1933 unsur suatu negara adalah (1) penduduk yang tetap; (2) wilayah yang pasti; (3) pemerintahan; (4) kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain. Dalam ruang lingkup hukum internasional, pengakuan internasional terhadap suatu negara didasarkan pada terpenuhi atau tidaknya syarat-syarat berdirinya suatu negara terutama dalam konteks wilayah daratan, laut dan udaranya. Dalam konteks hukum internasional negara dimanifestasikan atau terbentuk oleh setidaknya-tidaknya unsur-unsur yang sebagaimana tertuang dalam Konvensi Montevideo Tahun 1933 tentang Hak dan Kewajiban Negara. Lihat Azarkan, Ezeli. "State Recognition and 1933 Montevideo Convention." *Gaziantep University Journal of Social Sciences* 15, No. 4 (2016): 1055-1068; Hartzell, Richard W. "Questions of Sovereignty--the Montevideo Convention and Territorial Cession." *Besearch on Taiwan's Position as a US Insulat Ara. September* (2005): 1944-1945; Júnior, Arno Dal Ri. "The Recognition of New States as Subjects in the Science of International Law Since the Beginning of the World War II: Doctrinal Approaches from the Montevideo Convention to the "Kosovo Advisory Opinion"(1933-2010)." *Anuario mexicano de derecho internacional* 17 (2017): 513-546.

- a. 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 berada di ruang udara di atas daratan tersebut;
- b. Bahwa kali pesawat itu terbang atau mendarat, ia harus selalu menggunakan permukaan bumi dan lapisan ruang udara di atasnya.

Kedaulatan teritorial 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 dimana negara- negara pantai hanya memiliki hak- hak berdaulat seperti landasan komitmen kepada masyarakat negara pihaknya yang diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang memiliki kebangsaan dari negara tersebut yang berada di atas laut lepas atau zona eksklusif menyesuaikan diri dengan ketentuan- ketentuan dan peraturan- peraturan yang berlaku.⁸ 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 instrumen hukum nasional masing- masing.

IV. KEBEBASAN RUANG LINGKUP UDARA YANG DILEKATI BEBERAPA HAK-HAK KHUSUS NEGARA KOLONG

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

⁸ Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung: Alumni, 2005, hlm. 434

Gent – Belgia pada tahun 1906 *Institut de Droit International* telah berhasil membuat suatu konsep peraturan yang secara garis besar memuat antara lain bahwa ruang udara bebas, negara tidak memiliki hak apapun pada waktu perang atau damai. Hanya saja, negara boleh mengatur sesuatunya yang berkaitan untuk kelangsungan hidupnya. Konsep peraturan ini merupakan hasil dari diskusi dalam pertemuan itu terutama mengenai yurisdiksi negara dalam rangka pengawasan *wireless telegraphy*.⁹

Pada tahun 1908, Meili mengungkapkan bahwa udara dan ruang udara (*areal space*) 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 mengungkapkan bahwa ruang udara bebas bagi penerbangan, namun setiap negara teritorial dan hak- hak khusus ini sehubungan dengan perlindungan bagi segala kebutuhan serta memberikan kemungkinan kepadanya untuk mempertahankan diri terhadap serangan- serangan dari balon dan pesawat terbang.

Teori tersebut pada dasarnya berorientasi pada pemikiran bahwa secara fisik udara tidak dapat dijadikan objek kepemilikan karena tidak dapat dikuasai dan diduduki oleh siapapun. Terlihat jelas bahwa pengaruh Grotius yang telah menggunakan dalil semacam ini sewaktu ia mempertahankan pendiriannya mengenai kebebasan lautan. Di luar kriteria ini tidak mungkin ada benda yang dapat dijadikan objek kepemilikan. Adanya hak untuk kepemilikan ini juga tergantung dari kenyataan bahwa benda- benda itu dapat menjadi luntur karen pemakaian. Dan keadaan ini tidak akan terjadi dengan

⁹ Priyatna Abdurrasyid, *Ibid.*

lauta yang tidak akan menjadi habis karena misalnya dipakai untuk berlayar.

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 zona 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. Ia merupakan seorang ahli hukum internasional berkebangsaan Perancis. Fauchille merupakan tokoh yang telah memberikan dasar bagi pertumbuhan hukum udara di masa kini.

Merignhac memberikan saran 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 ini berpendapat bahwa negara berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya membagi diri ke dalam:

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

Pendapat bahwa negara kolong memiliki hak-hak yang penuh di wilayah ruang udara di atas wilayah negaranya, adalah akibat dari

teori-teori yang pertama tadi dengan segala variasinya. Kaum publicist tidak dapat menyetujui bahwa negara memiliki kedaulatan penuh di ruang udara. Mereka telah membatasi hak-hak ini dengan suatu jalur teritorial dimana negara kolong dapat melaksanakan beberapa yurisdiksinya yang tertentu seperti perlindungan (*right of conservation*). Di atas jalur ini ruang udara bebas. Jadi pada prinsipnya, tinggi kedaulatan negara itu dapat pula tidak terbatas dan berarti bahwa ruang udara itu merupakan milik negara teritorial dan kedaulatan negara dapat saja dibatasi perjanjian internasional.¹⁰

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, adalah 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 ditunjukkan untuk mengurangi pertentangan antara negara yang menyangkut hak dan kewajiban negara terkait kedaulatannya di ruang udara. Namun demikian justru memberi dampak dan sumber ketidaktegasan. Hal ini merupakan dampak dari dominasi Amerika Serikat dan Uni Soviet. Dominasi tersebut terlihat bidang politik, ekonomi, militer dan teknologi penerbangan. Secara yuridis pasal tersebut tidak begitu jelas khususnya mengenai pengertian *complete and exclusive, territory*, dan *airspace*. Pasal tersebut tidak memberikan penjelasan yang kurang. Perlu diketahui bahwa tidak semua negara ikut menjadi

¹⁰ Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020*, 2008, Jakarta: Fikahati, hlm. 100

anggota Konvensi Chicago, Uni Soviet sebagai negara besar dan maju dalam bidang teknologi penerbangan di ruang udara dan ruang angkasa sampai hari ini tidak termasuk dengan konvensi tersebut.

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

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 meningkatkan interdependensi antar bangsa atau negara memaksa negara lain untuk saling mempersatukan kedaulatannya di ruang udara untuk memperoleh kebebasan- kebebasan di ruang udara. Pertukaran hak- hak tersebut biasanya diwujudkan dalam perjanjian bilateral, baik dengan mempertukarkan *the first two freedoms* maupun *the ive freedoms*. Perjanjian ini biasanya berlaku bagi penerbangan berjadwal internasional.

V. KEDAULATAN NEGARA DAN RUANG LINGKUP UDARA DILIHAT DARI PRESPEKTIF PERATURAN PERUNDANGAN NASIONAL

Pengaturan kedaulatan di wilayah udara dalam hukum nasional sangat penting untuk dikaji yang bertujuan untuk memahami bagaimana hukum nasional mengatur kedaulatan negara di ruang udara terutama dalam Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dan peraturan perundang- undangan di

bawahnya. Konstitusi dianggap sebagai sumber tertulis dimana dibangun dalam naskah tertulis yang sebenarnya memiliki tujuan untuk mewujudkan kepastian hukum, kemanfaatan hukum, dan keadilan yang biasa dikenal dengan *tripartite*.¹¹ Dalam konstitusi tertulis Indonesia juga diatur tentang wilayah negara dimana dalam Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 ada dua pasal yang mengatur hal tersebut. Yaitu Pasal 25A yang mengatur tentang wilayah negara dan Pasal 33 ayat (3). Dalam Pasal 25A dijelaskan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang bercirikan nusantara”. Mochtar Kusumaatmadja mengungkapkan bahwa wawasan nusantara memiliki ciri sebagai konsep yang menguasai wilayah secara unilateral oleh bangsa Indonesia dalam mematahkan doktrin hukum laut internasional yang berlaku.¹² Dalam konsep wawasan nusantara, sebenarnya mengukuhkan kedaulatan negara atas wilayah laut dan udara di atasnya dimana negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif.

Sedangkan di dalam Pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar- besarnya untuk kemakmuran rakyat”. Pasal ini mempunyai kekurangan fundamental terutama dalam cakupan potensi ekonomi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia yang diberikan oleh hukum internasional. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Namun pada pasal 33 ayat (3) hanya mengatur

¹¹ Jimly Ashiddiqie, *Pengantar Hukum Tata Negara*, 2004, Jakarta: Konstitusi Pers, hlm.76

penguasaan negara atas wilayah darat (bumi) dan laut (air) saja. Tidak adanya pengaturan wilayah udara dalam konstitusi memiliki konsekuensi logis bahwa kekayaan alam yang terkandung dalam ruang udara dikuasai oleh negara. ini merupakan cerminan ketidaksadaran perumus konstitusi akan arti pentingnya dan peran strategis ruang udara di atas suatu wilayah suatu negara, baik secara ekonomi, politik, sosial budaya, serta pertahanan keamanan. Ketentuan pasal ini juga tidak mengalami perubahan sedikitpun ketika konstitusi sudah diamandemen beberapa kali.

1. Pengaturan Kedaulatan Negara di Ruang Udara dalam Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara

Posisi Indonesia yang berada diantara dua benua menjadikan wilayah udara dan laut Indonesia ramai dengan perlintasan antara dua benua tersebut sehingga tinggi potensi pelanggarannya. Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini adalah amanat Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dimana dikukuhkan kembali pengakuan hukum internasional atas kedaulatan negara atas wilayah udara, darat, dan laut dalam berbagai perjanjian internasional.

Dalam penjelasan umum disebutkan bahwa “wilayah udara adalah salah satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya.” Sedangkan dalam Pasal 3 disebutkan bahwa “Pengaturan wilayah negara dalam undang-undang ini memiliki tujuan untuk,

- a. menjamin keutuhan wilayah negara, kedaulatan negara, dan ketertiban di kawasan perbatasan;

- b. Menegakkan dan pemanfaatan wilayah negara dan kawasan perbatasan, termasuk pengawasan batas- batasnya.”

Dalam Pasal 4 disebutkan bahwa “wilayah negara meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.” Pasal 6 ayat (1) huruf (c) mengatakan “batas wilayah di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional.” Sedangkan dalam Pasal 1 huruf e dijelaskan “dalam pengelolaan wilayah negara dan kawasan perbatasan, pemerintah berwenang memberikan izin kepada penerbangan internasional untuk melintasi wilayah udara teritorial pada jalur yang telah ditentukan dalam peraturan perundang- undangan.”

2. Pengaturan Kedaulatan Negara dalam Undang- Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Sebelum diundangkannya Undang- Undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan, pengaturan tentang penerbangan terlebih dahulu diatur dalam Undang- Undang No.83 Tahun 1958 dan Undang- Undang No.15 Tahun 1992.

Pengaturan kedaulatan negara dalam Undang- Undang No.83 Tahun 1958 tidak diatur secara eksplisit, namun secara implisit bisa diartikan sebagai bentuk kedaulatan negara di ruang udara. Seperti dikatakan dalam Pasal 2 yang menyebutkan bahwa “dilarang melakukan penerbangan selainya dengan pesawat udara asing berdasarkan perjanjian internasional atau persetujuan pemerintah”. Dan pada Pasal 5 ayat 1 yang berisi ‘menteri dan/atau menteri

pertahanan berkuasa untuk melarang penerbangan di atas suatu bagian wilayah Republik Indonesia dengan tidak membedakan antara pesawat udara Indonesia dan asing.”

Berbeda dengan Undang- Undang No.83 tahun 1958, pada Undang- Undang No.15 Tahun 1992 mengatur secara khusus kedaulatan negara di wilayah udara dalam satu bab khusus. Dalam Pasal 4 dijelaskan bahwa, "Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah ruang udara Republik Indonesia." Prinsip kedaulatan negara yang bersifat *complete dan exclusive* yang ada di dalam Konvensi Chicago 1944 diterapkan dalam undang- undang ini dengan mengartikan *complete and exclusive* dengan kata penuh dan utuh.

Sebagai bentuk pengejawantahan kedaulatan negara yang penuh dan utuh tersebut, dalam Pasal 5 dijelaskan bahwa “dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, penerbangan, dan ekonomi nasional”. Selanjutnya, terkait kedaulatan negara di ruang udara dalam Undang-Undang No.1 tahun 2009 diatur secara khusus dalam Pasal 5 yang mengungkapkan bahwa “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Ketentuan ini jika dilihat sekilas hampir sama dengan ketentuan Pasal 4 Undang- Undang No.15 Tahun 1992, tetapi bila lihat lebih dalam ternyata ada perbedaannya dalam menggunakan istilah utuh dan eksklusif. Namun tidak ada penjelasan untuk perubahan istilah dalam undang- undang tersebut.

Sebagai implemementasi kedaulatan negara di ruang udara, pemerintah menurut pasal 6 undang- undang ini berperan melaksanakan kedaulatan negara dalam bentuk wewenang dan tanggung jawab terkait pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya juga lingkungan udara. Bentuk kedaulatan negara di bidang pertahanan dan keamanan negara dilakukan melalui pertama kewenangan pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas, dan kedua pesawat udara terlarang. Larangan tersebut harus bersifat permanen dan menyeluruh.¹³

Pengaturan ruang udara yang masih belum jelas tidak berdampak pada tidak diakuinya wilayah udara sebagai wilayah negara yang berdaulat. Karena pada dasarnya telah ada dalam hukum internasional, tetapi penting untuk segera dibuat undang- undang khusus yang mengatur tentang wilayah udara negara. hal tersebut sangat diperlukan dalam upaya penegakan kedaulatan dan keamanan negara di wilayah udara yang didelegasikan pengelolaannya. Diharapkan dalam undang- undang khusus tersebut dapat memuat ketentuan- ketentuan sebagai berikut:

- a. Batas- batas wilayah kedaulatan negara di ruang udara;
- b. Penentuan wilayah udara di atas ALKI;
- c. Wewenang dan tanggung jawab terhadap wilayah udara;
- d. Pertahanan udara;

¹³ Baiq Setiani, *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing*, 2017, Jurnal Konstitusi, vo.14, No.3, hlm.499; Maulinasari, Leyla. 2022. "General Review of Legal Relations and Responsibility of Carriers in Sea Transportation". *International Law Discourse in Southeast Asia* 1 (1), 79-98. <https://doi.org/10.15294/ildisea.v1i1.56868>.

- e. Operasi- operasi udara yang harus dilaksanakan;
- f. Koordinasi antara pertahanan udara dan penerbangan sipil;
- g. Ketentuan tentang penyidik apabila terjadi pelanggaran di wilayah udara.

VI. UPAYA PENEGAKAN ATAS PELANGGARAN KEDAULATAN NEGARA DI RUANG UDARA NASIONAL DALAM MENJAGA PERTAHANAN NEGARA

Upaya penegakan atas pelanggaran kedaulatan di wilayah ruang udara nasional, antara lain penegakan hukum terhadap kawasan udara terlarang, baik kawasan udara nasional maupun asing, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 2 ayat (2) Undang- Undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Kawasan udara terlarang terdiri atas kawasan udara bersifat terbatas. Selain itu, terdapat pula larangan lainnya yaitu perekaman dari udara menggunakan pesawat udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

Dalam rangka menyelenggarakan kedaulatan udara atas wilayah udara nasional, pemerintah memiliki wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara, serta keselamatan penerbangan. Sesuai dengan Pasal 66 ayat 1 Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 disebutkan bahwa untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan, ditetapkan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, dan kawasan udara berbahaya.

Yang dimaksud dengan kawasan udara terlarang adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, dimana pesawat udara dilarang terbang melalui ruang udara tersebut karena pertimbangan pertahanan dan keamanan negara, serta keselamatan penerbangan. Sedangkan kawasan udara terbatas adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, karena pertimbangan pertahanan dan keamanan atau keselamatan penerbangan atau kepentingan umum, berlaku pembatasan penerbangan bagi pesawat udara yang melalui ruang udara tersebut. Selanjutnya, kawasan udara berbahaya adalah ruang udara tertentu di atas daratan dan/atau perairan, yang sewaktu- waktu terjadi aktivitas yang membahayakan penerbangan pesawat udara.

Terhadap pelanggaran wilayah udara Republik Indonesia dan atau kawasan udara terlarang oleh pesawat sipil, dilakukan penegakan hukum yang harus menjamin keselamatan dan keamanan awak pesawat, penumpang dan pesawat udara. Penegakan hukum terhadap pelanggaran wilayah udara dan atau kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud di atas dilakukan dengan suatu operasi pertahanan udara oleh Tentara Negara Indonesia Angkatan Udara. Berdasarkan *Aeronautical Information Publication* (AIP) Indonesia, ditetapkan bahwa area yang menjadi area udara terlarang hanya WRP 23 Balikpapan.

Namun demikian, pada kenyataannya ruang udara nasional diatur oleh aturan- aturan internasional yang tidak sesuai dengan kehendak kita sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*). Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 dalam Pasal 53 diatur bahwa negara kepulauan seperti Indonesia dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya. Semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute

penerbangan. Dari ketentuan konvensi tersebut terlihat bahwa ruang udara nasional dipecah- pecah dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, ALKI II, ALKI III, dan tanggung jawabnya dibagi-bagi sehingga ruang udara yang dipecah- pecah tersebut tidak dapat dikendalikan. Sementara itu, negara maju seperti Amerika Serikat pada kenyataannya belum meratifikasi Konvensi Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS 1982), padahal negara lain sudah banyak yang meratifikasi sehingga apabila Amerika Serikat melintas di atas perairan dan wilayah udara nasional Indonesia masih berpedoman kepada aturan- aturan yang lama, seperti *Traditional Route for Navigation*. Hal ini sering membuat terjadinya benturan dimana berdasarkan aturan lama tersebut, pesawat- pesawat Amerika Serikat melintas di atas rute tradisional yang mereka anggap sah dengan alasan bahwa Amerika Serikat belum meratifikasi UNCLOS 1982.

VII. KESIMPULAN

Cujus est solum ejus est usque ad coelum Pepatah ini mengandung arti bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah, maka berarti dia memiliki juga segala sesuatu yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai dengan ke langit dan segala sesuatu yang berada di dalam tanah. Wilayah udara adalah bagian dari suatu negara yang berdaulat. Wilayah negara ini adalah unsur yang tidak lepas juga dari peran negara dalam mempertahankan wilayah kekuasaannya. Sengketa udara ini akan terus semakin tanpa kendali bila tidak terdapat pengaturan yang tegas terhadap wilayah negara yang bersangkutan. Cara setiap negara dalam mempertahankan wilayah negaranya sangat berbeda. Perbedaan ini bisa kita lihat mulai dari hukum, kekuatan militer dan bahkan luas wilayah negara yang

bersangkutan. Pertama, Masalah hukum suatu negara merupakan masalah yang sangat unik dan berbeda tiap negara. Kedua, Kekuatan militer juga sangat mempengaruhi cara negara dalam mempertahankan wilayah negaranya. Ketiga, Luas wilayah negara yang semakin luas akan membuat suatu negara semakin kesulitan dalam mempertahankan wilayahnya.

Pengaturan wilayah kedaulatan negara atas ruang udara bertitik tolak pada perkembangan beberapa teori yang secara garis besar mencakup bahwa negara memiliki kebebasan ruang udara tanpa batas, pembebasan ruang udara, dan kebebasan ruang udara namun diadakan semacam wilayah teritorial atau zona wilayah yang menetapkan hak-hak yang bisa dilaksanakan negara kolong. Setiap negara berdaulat memiliki wilayah kedaulatan yang dibatasi dengan batas daratan, perairan yang meliputi laut teritorial yang berhadapan dengan negara lain, laut teritorial yang berdampingan dengan laut lepas, landas kontingen serta batas kedaulatan udara secara horizontal dan secara vertikal. Kedaulatan udara secara vertikal belum ada kata sepakat secara internasional. Dalam praktik batas kedaulatan udara tergantung dari kemampuan negara tersebut untuk mempertahankan kedaulatannya. Negara juga 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.

PENAKUAN

Tidak ada

KONFLIK KEPENTINGAN

Tidak ada

REFERENSI

- Abdurrasyid, Priyatna. *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020*. (Jakarta: Fikahati, 2008).
- Abdurrasyid, Priyatno. *Kedaulaan Negara di Ruang Udara*. (Jakarta: Fikahati, 2003).
- Arifin, Ridwan, et al. *Penulisan Karya Ilmiah untuk Mahasiswa Hukum*. (Semarang: BPFH UNNES, 2018).
- Ashiddiqie, Jimly. *Pengantar Hukum Tata Negara*. (Jakarta: Konstitusi Pers, 2004).
- Azarkan, Ezeli. "State Recognition and 1933 Montevideo Convention." *Gaziantep University Journal of Social Sciences* 15, No. 4 (2016): 1055-1068.
- Briefly, J. *The Law of Nations*. (New York: Oxford University Press, 1963).
- Hartzell, Richard W. "Questions of Sovereignty--the Montevideo Convention and Territorial Cession." *Besearch on Taiwan's Position as a US Insulat Ara*. September (2005): 1944-1945/
- Júnior, Arno Dal Ri. "The Recognition of New States as Subjects in the Science of International Law Since the Beginning of the World War II: Doctrinal Approaches from the Montevideo Convention to the "Kosovo Advisory Opinion"(1933-2010)." *Anuario mexicano de derecho internacional* 17 (2017): 513-546.
- Kelsen, Hans. *General Theory of Law and State*. (New York: Russel, 1961).
- Maulinasari, Leyla. "General Review of Legal Relations and Responsibility of Carriers in Sea Transportation". *International Law Discourse in Southeast Asia* 1, No. 1 (2022): 79-98. <https://doi.org/10.15294/ildisea.v1i1.56868>.

Mauna, Boer. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. (Bandung: Alumni, 2005).

Pramono, Agus. "Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara dalam Perspektif Hukum Internasional." *Masalah-Masalah Hukum* 41, No. 2 (2012): 278-287.

Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing." *Jurnal Konstitusi* 14, No. 3 (2018): 489-510.

Soemarwi, Vera Wheni Setijawati. "Kedaulatan Udara Indonesia dan Upaya-Upaya Perlindungannya." *Era Hukum-Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 14, No. 2 (2017).

Supriyadi, Y. *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara*. (Jakarta: Fordik BPSDMP, 2015).

[I]f justice is the end of law, law the work of the prince, and the prince the image of God; then by this reasoning, the law of the prince must be modelled on the law of God.

Jean Bodin

On Sovereignty: Four Chapters from The Six Books of the Commonwealth