

**PERAN RI DALAM FORA INTERNASIONAL**  
**(Perjuangan Dalam Menentukan *Definition and Delimitation of Outer Space*)**

**Supri Abu<sup>1)</sup>, Damanik<sup>2)</sup>**  
Dinas Hukum Angkatan Udara  
Email : <sup>1)</sup>supriabu@yahoo.com  
<sup>2)</sup>syahru\_damanik@yahoo.com

**ABSTRACT**

*Prior to 1919, countries agreed that the air space is without sovereignty so that no country has the right. This understanding is based on the idea that, "air" is referred to as "substance", ie as a layer of atmosphere that exists on earth whose existence is equal to the existence of water on earth. After hot air balloons were discovered and then transported and used for free military purposes, there was a ban to fly balloons in the airspace of several European cities without permission to maintain the safety and security of civilians. Further understanding of the law grew that the air space was considered a "geographical" sense which indicated the space where air was discovered which was finally agreed upon in 1919 that the state had sovereignty over the airspace of its territory which was later adopted into Article 1 of the Chicago Convention of 1944 that every state had sovereignty which is "complete and exclusive" above its territory. However, the 1944 Chicago Convention does not provide sufficient understanding of the territory in question and clearly defines the horizontal and vertical boundaries of the airspace. For terrestrial horizontal borders, there is no problem in the legal sense so that the determination of geographical boundaries depends on the agreement of the two neighboring countries. As for the territorial sea territorial sovereignty, Law of the Sea/UNCLOS 1982 has become the legal basis for its determination, including the legal status of the territorial sea, the air space over the territorial sea and the understanding of the Archipelagic State. While the vertical limit until now there has been no agreement between countries but is necessary because the legal principles of space and space are very different. Space Treaty 1967 explains that, no country can claim sovereignty even in advance into space and other objects in space. Attempts to reach a vertical boundary agreement known as "definition and / or delimitation" are long enough. This can be seen in the United Nations Committee's on the Peaceful Uses of Outer Space (UNCOPUOS) report document in 1969 that first questions this issue. In the end, the above issues continue to appear in every session of the Legal Subcommittee. There are two opinions that develop. First, some developing countries have expressed their opinion on the importance of definition and delimitation with the main reason being the different legal principles prevailing. The second view of some developed countries is that it is not necessary to define definitions and delimitations, arguing that they may inhibit the development of space technology. Indonesia as the world's longest equator, it is of utmost importance to define definition and delimitation as it is directly related to the safety and security of the state. For that reason, through several international forums, especially in UNCOPUOS session, in 2016 Indonesia has submitted its stance and suggestion among others, so that the height of 110 km above sea level can be considered as the basis for setting the space limit.*

*Keyword : definition and delimitation, outer space, UNCOPUOS, Indonesia*

**ABSTRAK**

Sebelum tahun 1919, negara-negara sepakat bahwa ruang udara adalah tanpa kedaulatan sehingga tidak ada negara yang mempunyai hak. Pemahaman ini didasari oleh pemikiran bahwa, "udara" yang dimaksud adalah "zat", yakni sebagai lapisan atmosfer yang ada di bumi yang keberadaannya sama dengan keberadaan air di bumi. Setelah balon udara panas ditemukan dan kemudian menjadi alat transportasi serta dipergunakan untuk tujuan militer secara bebas, muncul larangan untuk menerbangkan balon di wilayah udara beberapa kota Eropa tanpa ijin untuk menjaga keselamatan dan keamanan warga sipil. Pemahaman hukum selanjutnya berkembang bahwa, ruang udara dianggap sebagai pengertian "geografis" yang menunjukkan ruang dimana udara ditemukan yang akhirnya disepakati pada tahun 1919 bahwa negara mempunyai kedaulatan atas ruang udara di wilayahnya yang kemudian diadopsi menjadi Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bahwa, setiap negara mempunyai kedaulatan yang "complete and exclusive" di atas wilayahnya. Namun demikian, Konvensi Chicago 1944 ini tidak memberikan pengertian yang cukup tentang wilayah yang dimaksud dan menentukan secara jelas tentang batas

horizontal dan vertikal ruang udara. Untuk batas horizontal darat, tidak ada masalah dalam pengertian hukumnya sehingga penentuan batas geografisnya tergantung kesepakatan dua negara tetangga. Sedangkan batas kedaulatan laut teritorial, Hukum Laut/UNCLOS 1982 telah menjadi dasar hukum penetapannya, termasuk status hukum laut teritorial, ruang udara di atas laut teritorial dan pengertian Negara Kepulauan. Sedangkan batas vertikal sampai saat ini belum ada kesepakatan antar negara, padahal sangat diperlukan mengingat prinsip hukum ruang udara dan ruang angkasa sangat berbeda. Space Treaty 1967 menjelaskan bahwa, tidak ada satu negara pun dapat mengklaim kedaulatan walaupun lebih dulu ke ruang angkasa maupun ke benda-benda lain di antariksa. Usaha untuk mencapai kesepakatan batas vertikal tersebut yang dikenal dengan nama “definisi dan delimitasi” sudah cukup lama. Hal ini dapat dilihat dalam dokumen laporan *United Nation Committee On the Peaceful Uses of Outer Space (UNCOPUOS)* pada tahun 1969 yang pertama kali mempertanyakan masalah ini. Pada akhirnya, permasalahan di atas terus muncul dalam setiap sidang Sub-Komite Hukum. Ada dua pendapat yang berkembang. Pertama, beberapa negara berkembang menyampaikan pendapatnya menyangkut pentingnya definisi dan delimitasi dengan alasan utama adalah perbedaan prinsip hukum yang berlaku. Pandangan kedua dari beberapa negara maju bahwa, tidak penting menentukan definisi dan delimitasi, dengan alasan diantaranya dapat menghambat pengembangan teknologi ruang angkasa. Indonesia sebagai negara khatulistiwa yang terpanjang di dunia, sangat berkepentingan untuk menentukan definisi dan delimitasi karena merupakan hal yang berkaitan langsung dengan keselamatan dan keamanan negara. Untuk itu melalui beberapa forum internasional terutama di sidang UNCOPUOS, pada tahun 2016 Indonesia telah menyampaikan sikap dan usulan diantaranya, agar ketinggian 110 km di atas permukaan laut dapat dipertimbangkan sebagai dasar penetapan batas ruang angkasa.

Kata Kunci : definisi dan delimitasi, keantariksaan, UNCOPUOS, Indonesia

## 1. LATAR BELAKANG

Pada awalnya, negara memahami bahwa ruang udara adalah tanpa kedaulatan sehingga tidak ada negara yang mempunyai hak, hal ini dipelopori oleh beberapa peneliti seperti Wheatton, Bluntschli, Stephan dan Nys dimana pendirian mereka didasarkan kepada pokok-pokok pikiran sebagai berikut (Abdurrasyid, 1972: 54-55);

- a. seperti halnya lautan udara pun merupakan satu unsur yang menjadi hak milik bersama segala makhluk di dunia dan oleh karena itu tidak ada dasarnya bagi negara mana pun 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 hakikatnya arus-arus udara memasuki wilayah suatu negara secara tidak syah, kemudian meninggalkannya pun tidak tergantung dari pada kehendak dan keadaan negara kolong. Karena sifatnya udara itu bergerak-gerak sesuai dengan hukum alam di sekitarnya;
- d. udara merupakan suatu unsur yang tidak mungkin menjadi pemilikan atau kedaulatan, oleh sebab itu unsur semacam ini bebas untuk dipergunakan oleh setiap makhluk yang hidup.

Dari penjelasan pemahaman di atas dapat disimpulkan bahwa udara yang dimaksud dalam teori tersebut adalah “zat”, yakni sebagai lapisan atmosfer yang ada di bumi dan sama halnya dengan keberadaan air di bumi. Hal ini sama dengan pendapat Johannes Stephan Daneko tahun 1687 bahwa “res omnium communis quality of the air” yang artinya udara dimiliki oleh setiap orang (Milde, 2008). Pendapat ini masih dipengaruhi oleh Grotius bahwa lautan karena sifatnya merupakan hak milik semua makhluk (Abdurrasyid, 1972:229), para ahli saat itu menyatakan bahwa keadaan ini dapat pula diterapkan kepada udara untuk dinyatakan sebagai suatu benda hak pemilikan bersama sehingga tidak dapat dipakai atau dinikmati oleh siapa pun juga, walaupun pada waktu bersamaan sedang menggunakan tanah yakni tempat di atas mana udara itu beredar dan berada.

Perkembangan selanjutnya adalah bahwa setelah balon udara panas ditemukan kemudian menjadi alat transportasi dan tujuan militer seperti alat untuk pengintaian dan alat pembom dari udara (Engavers, 2000). Akibat penggunaan tersebut, muncul larangan untuk menerbangkan balon udara panas di atas kota Paris tanpa izin untuk menjaga keselamatan warga sipil di ibukota Perancis. Selanjutnya pada tahun 1870-1871 pada saat terjadinya perang antara Perancis dan Jerman pada tahun 1870 – 1871, Perancis telah menggunakan balon-balon untuk menyelidiki kedudukan tentara Jerman (Abdurrasyid, 1972:8). Pada tahun terjadi insiden penembakan balon *Tschudi* Jerman oleh Rusia di luar wilayah Rusia, kemudian juga terjadi insiden yang mirip yang terjadi pada tahun 1908 dan 1910. Akhirnya negara-negara menyadari pentingnya ketegasan hukum di wilayah udara sehingga Perancis segera mengadakan konferensi bagi negara Eropa tahun 1910 (Abeyratne, 1990) walaupun hasilnya baru sebuah konsep.

Kemudian secara hukum perkembangan kedaulatan negara di udara dimulai pada tahun 1919, saat

diadakan konferensi di Paris dengan nama *Convention Relating To The Regulation Of Aerial Navigation* dan salah satu prinsip yang banyak berkembang saat itu dan diusulkan oleh banyak negara diadopsi sebagai dasar, yaitu tercantum di dalam Pasal 1 bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di wilayah teritorialnya (Abdurrayid, 1972:19). Prinsip ini kembali dirumuskan di dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.

## 2. PERMASALAHAN

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan bahwa, “... *State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*” Namun di Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah sebuah negara. Hanya mengatakan “...*the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto...*”, adalah suatu wilayah daratan dan laut teritorial yang berhubungan dengannya dikuasai karena kedaulatan, kekuasaan mutlak, proteksi atau mandat dari suatu negara. Dalam hal, ini Bin Cheng telah menjelaskan bahwa arti terminologi “*airspace*” di Konvensi Chicago 1944 adalah pengertian “geografis” yang menunjukkan ruang dimana udara ditemukan (Cheng, 1962:121). Namun yang menjadi pertanyaan : dimana letak batas horizontal dan vertikalnya, apa kepentingan untuk menentukan batas tersebut, serta bagaimana peran RI dalam Fora Internasional ?.

## 3. PEMBAHASAN

Pembahasan berikut adalah untuk menjawab pertanyaan tersebut, pertama adalah menentukan letak batas horizontal dan vertikal ruang udara atau delimitasi ruang angkasa, perbedaan prinsip yang berlaku di ruang udara dan Ruang angkasa dan Peran Indonesia. Untuk batas horizontal darat, tidak ada masalah dalam pengertian hukumnya sehingga penentuan batas geografisnya tergantung kesepakatan dua negara tetangga, adapun masalah letaknya dimana di daerah darat sesuai dengan kesepakatan bersama. Untuk batas udaranya tergantung batas geografis daratan yang disepakati. Sedangkan batas laut teritorial tidak dijelaskan oleh Konvensi Chicago 1944. Hukum Kebiasaan Internasional hanya menyepakati bahwa tidak ada kedaulatan di atas laut bebas dan *terra nullius*.

Terkait dengan masalah ini, UNCLOS 1982 telah menjadi dasar hukum penetapan beberapa wilayah di laut. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 2 tentang Status hukum laut teritorial, ruang udara di atas laut teritorial dan dasar laut serta tanah di bawahnya, yaitu:

- a. “*Kedaulatan suatu Negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman dan, dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi pula suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut teritorial.*”
- b. *Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya.*
- c. *Kedaulatan atas laut teritorial dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.* “

Dalam hal ini, pelaksanaan kedaulatan di laut teritorial bahwa tidak hanya tunduk kepada UNCLOS 1982 tetapi juga Hukum Internasional lainnya, dalam hal ini berarti termasuk Konvensi Chicago 1944.

Batas horizontal laut teritorial dijelaskan dalam Pasal 3 bahwa, “*Setiap Negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini*”. Kemudian batas luar laut teritorial dijelaskan dalam Pasal 4, bahwa, “*Batas luar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titik dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.*” Selanjutnya, dalam menentukan batas bagi negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan diatur di dalam Pasal 15 bahwa, tidak satupun diantaranya berhak, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya antara mereka, untuk menetapkan batas laut teritorialnya melebihi garis tengah yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal dari mana lebar laut teritorial masing-masing Negara diukur. Tetapi ketentuan di atas tidak berlaku, apabila terdapat alasan hak historis atau keadaan khusus lain yang menyebabkan perlunya menetapkan batas laut teritorial antara kedua Negara menurut suatu cara yang berlainan dengan ketentuan di atas.

Rejim Laut Teritorial di atas, seperti telah dijelaskan bahwa, Negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas Laut Teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Namun dalam Bagian 3 Unclos 1982 diatur dalam Pasal 17 Hak Lintas Damai di Laut Teritorial yaitu, “*Dengan tunduk pada ketentuan Konvensi ini, kapal semua Negara, baik Negara berpantai ataupun Negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.*” Dengan demikian, kendaraan air asing yang menyelenggarakan lintas laut damai di Laut Teritorial walaupun diatur beberapa pembatasan

seperti tidak boleh melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai serta tidak boleh melakukan kegiatan survey atau penelitian, mengganggu sistem komunikasi, melakukan pencemaran dan melakukan kegiatan lain yang tidak ada hubungan langsung dengan lintas laut damai. Ketentuan di atas hanya berlaku bagi kendaraan air atau kapal dan tidak berlaku bagi pesawat hal ini sama dengan yang diatur di dalam Konvensi Chicago 1944 yang tidak mengenal prinsip ini.

Konvensi ini juga telah merumuskan bentuk negara berdasarkan letak dan bentuk geografisnya yaitu adanya Negara Kepulauan. Untuk Negara Kepulauan dijelaskan Dalam Bab IV tentang Negara Kepulauan, Pasal 46 tentang penggunaan istilah, bahwa:

*“Untuk maksud Konvensi ini :*

*(a) “Negara kepulauan” berarti suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.*

*(b) “kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.”*

Selanjutnya menyangkut status hukumnya dijelaskan di Pasal 49 tentang Status Hukum Perairan Kepulauan, Ruang Udara di atas Perairan Kepulauan dan Dasar Laut Serta Tanah di Bawahnya, sebagai berikut:

*“1. Kedaulatan suatu Negara kepulauan meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan pasal 47, disebut sebagai perairan kepulauan, tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.*

*2. Kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.*

*3. Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Bab ini.*

*4. Rejim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan dalam Bab ini bagaimanapun juga tidak boleh dibidang lain mempengaruhi status perairan kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh Negara kepulauan atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.”*

Dalam hal ini, dijelaskan bahwa kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya dan Kedaulatan ini dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang diatur Bab tentang Negara Kepulauan, dan pelaksanaan Rejim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan termasuk lintas di ruang udara alur laut tidak boleh dibidang lain mempengaruhi status perairan kepulauan, atau pelaksanaan kedaulatan oleh Negara kepulauan atas perairannya. Dalam hal ini walaupun ada hak lintas tetap ada pengakuan prinsip kedaulatan negara.

Selanjutnya Unclos 1982 selain memuat rejim laut teritorial juga memuat rejim-rejim Hukum Laut lain yaitu; Zona tambahan, lebarnya adalah maksimal 24 mil laut diukur dari garis dasar laut Teritorial (Pasal 33); Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) lebarnya tidak melebihi 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur (Pasal 57); Landas Kontinen, adalah dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal, namun tidak melebihi 350 mil laut (Pasal 76); dan Laut lepas yang berarti semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu Negara, atau dalam perairan kepulauan suatu Negara kepulauan (Pasal 86). Status hukum di wilayah udara Rejim hukum di atas adalah ruang udara bukan kedaulatan sehingga merupakan ruang udara bebas.

Persoalan kedua terkait batas ruang udara secara vertikal berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bahwa sampai saat ini belum ada kesepakatan mengenai batas vertikal. Pertanyaan yang selalu muncul dan menjadi perdebatan antara negara maju dan negara berkembang dalam sidang UNCOPUOS adalah apakah perlu untuk menetapkan definisi dan delimitasi ruang angkasa. Untuk itu pembahasan berikut adalah perbedaan prinsip-prinsip yang berlaku di ruang udara dan angkasa.

### **3.1 Prinsip Kedaulatan di Wilayah Udara Negara.**

Walaupun dipahami bahwa, di dalam kata “complete and exclusive” Konvensi Paris 1919 tersimpul makna hak mutlak negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya masing-masing. Namun dalam implementasinya masih ada permasalahan terkait dengan adanya hak lintas. Di dalam pelaksanaannya menurut Priyatna Abdurrasyid hak lintas tersebut bukan merupakan hak lagi karena timbul banyak salah pengertian, sehingga akhirnya merupakan suatu hak yang memerlukan ijin terlebih dahulu (Abdurrasyid, 1972:96). Atas

perbedaan pendapat tersebut, di sekitar tahun 1929 pendapat negara-negara terpecah dua, yakni ada yang berpendapat bahwa kedaulatan negara itu penuh dan eksklusif tanpa batas apapun, sedangkan pihak lain berpendapat bahwa perlu ada keharusan dan kebutuhan pembatasan demi kemajuan teknologi penerbangan. Kelompok terakhir ini sebenarnya bertitik tolak kepada kemajuan teknologi sendiri yang kalau dibandingkan dengan kelompok yang pertama tadi berada sangat jauh di atasnya.

Di sekitar tahun 1944 pendapat berkembang mengakui bahwa kedaulatan itu penuh dan eksklusif tetapi dibatasi oleh lintas penerbangan yang tidak terjadwal (“non-schedule”) dengan ketentuan memenuhi ketentuan persyaratan yang telah ditentukan. Oleh H. A. Wassenberg dalam bukunya *Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air* disebutkan bahwa secara prinsipil dengan adanya lintas bagi penerbangan tidak terjadwal itu pada hakikatnya kedaulatan di ruang udara masih dibatasi juga (Abdurasyid, 1972:107).

Dengan lahirnya Konvensi Chicago 1944 rumusan Pasal 1 berubah bahwa, *The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*, dengan demikian prinsip kedaulatan tersebut di atas dapat diterima dalam Konvensi Chicago 1944. Dalam hal ini prinsip kedaulatan yang penuh dan eksklusif yang ada di dalam Pasal 1 yang diterima oleh negara penandatanganan berlaku tidak saja oleh mereka tetapi juga negara yang tidak ikut menandatangani karena di dalam konsepnya bahwa “*The contracting States recognize that every state...* yang berarti setiap negara mengakui adanya kedaulatan bagi setiap negara yang penuh dan eksklusif (Abdurasyid, 1972:26).

Sedangkan terkait dengan wilayah ruang udara setiap negara dijelaskan pada Pasal 2 tentang “territory” atau wilayah bahwa “*For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State*”. Pasal 2 tersebut di atas memberikan pengertian tentang wilayah udara setiap negara secara vertikal dari suatu negara walaupun sebenarnya tidak dalam rangka untuk memlimitasi dengan penggunaan kata “shall be deemed” yang diterjemahkan “dapat dianggap” adalah, “area daratan” dan “laut teritorial”. Dalam hal ini sangat jelas perbedaan bahwa, tidak ada kedaulatan di atas laut bebas dan *terra nullius* (A. Garner, 1999), dalam hal ini wilayah yang dikenal oleh Hukum Internasional dan Kebiasaan Internasional baru terhadap daratan, laut teritorial, dan laut bebas.

Adapun prinsip-prinsip lain yang terdapat di dalam Konvensi Chicago 1944 yang terkait dengan Penulisan ini adalah Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan tentang batasan pesawat sipil dan pesawat negara, dapat dijelaskan bahwa Konvensi Chicago hanya berlaku bagi pesawat sipil dan tidak berlaku bagi pesawat negara (huruf a). Pada huruf (b) bahwa pesawat yang dipergunakan oleh militer, bea cukai dan polisi dapat dianggap sebagai pesawat negara. Walaupun Konvensi ini hanya berlaku bagi pesawat sipil namun dalam huruf (c) dibatasi bahwa untuk pesawat negara tidak diperbolehkan terbang di atas atau mendarat di wilayah teritorial negara lain tanpa otorisasi berdasarkan perjanjian khusus atau sejenisnya, dan huruf (d) bahwa sebuah negara bilamana mengeluarkan peraturan-peraturan berkenaan dengan pesawat negaranya akan memperhatikan dengan sungguh-sungguh keselamatan navigasi pesawat sipil. Secara lengkap huruf (c) dan (d) sebagai berikut :

*“No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof. The contracting State, undertakes, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft”.*

Selanjutnya dalam Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 memberikan hak untuk penerbangan sipil yang termasuk dalam penerbangan tidak terjadwal (non-scheduled flight) melakukan penerbangan melewati wilayah udara atau melaksanakan pendaratan untuk sekedar transit (non-traffic purposes) seperti hanya untuk “refuelling” atau mengisi bahan bakar tanpa harus minta ijin terlebih dahulu. Namun hal ini juga dibatasi bahwa untuk kepentingan keselamatan penerbangan pesawat yang ingin terbang disuatu daerah yang tidak memiliki fasilitas-fasilitas pelayanan navigasi udara untuk mengikuti rute-rute yang diberikan atau memiliki ijin khusus. Adapun bunyi Pasal 5 yaitu : “*Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.*”

Sedangkan Pasal 6 mengharuskan adanya ijin khusus bagi penerbangan terjadwal (scheduled air services) melewati atau mendarat di daerah teritorial negara lain. Secara lengkap sebagai berikut:

*“No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.”*

Namun demikian pada awal berlakunya Pasal 1 sampai 6 Konvensi Chicago tersebut, oleh Priyatna Abdurrasyid menilai bahwa, pasal ini merupakan pasal yang belum jelas karena selama ini telah banyak menimbulkan keragu-raguan dan perbedaan paham diantara negara-negara (Abdurrasyid, 1972:26). Pada mulanya ketentuan di atas telah dimaksudkan untuk mengurangi sengketa diantara negara-negara mengenai hak dan kewajiban negara bertalian dengan kedaulatannya di ruang udara. Tetapi apa yang dimaksudkan sebagai suatu ketentuan yang membawa ketegasan akhirnya menjadi sumber keragu-raguan yang baru pula. Sebenarnya keragu-raguan ini merupakan akibat dari pertentangan ideologi antara kelompok Amerika Serikat dan kelompok Uni Sovyet, pertentangan mana dibidang politik, ekonomi, militer dan teknologi penerbangan.

Pendapat Priyatna tersebut untuk memperkuat pendapat A. Kislov S. dan S. Krylov dalam tulisannya *State Sovereignty in Airspace* bahwa, yang memberikan bukti bahwa secara yuridis pasal tersebut pun tidak jelas isinya khususnya mengenai pengertian “*complete and exclusive*”, *territory* dan *air space*. Pasal tersebut tidak memberikan penjelasan yang memuaskan (Abdurrasyid, 1972:26) karena pengertian kata tersebut memang tidak dijelaskan dalam Konvensi Paris maupun Chicago. Namun demikian khususnya tentang masalah kedaulatan negara di ruang udara negara-negara secara prinsip telah sepakat bahwa keadaan ini telah merupakan suatu ketentuan hukum kebiasaan internasional yang telah dipertegas dalam Konvensi.

Seperti telah disebutkan sebelumnya bahwa, pengertian Pasal 1 dan 2 tersebut oleh Bin Cheng menyebutkan bahwa, Konvensi Chicago 1944 tidak mendefinisikan terminologi “*airspace*”. Lebih lanjut Bin Cheng menjelaskan bahwa perlu untuk mengikuti keputusan dari “*Permanent Court of International Justice*” pada kasus “*Eastern Greenland*” (Gormly, 1966:1). Pada kasus ini pengadilan menginterpretasikan arti dari “*Greenland*” yang dipergunakan dalam beberapa dokumen diplomatik dan yang dimilikinya adalah “*The natural meaning of the term is its geographical meaning*”. Untuk itu menurut Bin Cheng, arti terminologi “*airspace*” di Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944 adalah pengertian “*geografis*” yang menunjukkan ruang dimana udara ditemukan (Gormly, 1966:1).

Sedangkan pengertian kata “*complete and exclusive*” menurut Priyatna menimbulkan pertanyaan apakah yang dimaksud oleh kata ini bahwa kedaulatan negara di ruang udara dapat digunakan dan dilaksanakan secara penuh dan eksklusif tanpa memperhitungkan kepentingan negara lain apalagi kalau dihubungkan dengan perkara Pulau Palmas (1928) dimana hakim Arbiter Huber mengatakan dalam rangka kedaulatan negara lain “*... the right, in regard to a portion of the globe, to exercise to the exclusion of any state, the function of state* “ . Oleh karena itu menurut Pitt Cobbet dalam rangka pemikiran persoalan tersebut di atas haruslah diperhitungkan, khusus mengenai masalah-masalah di ruang udara bahwa suatu tindakan yang bertalian dengan atau di ruang udara nasional negara yang satu dapat juga merugikan atau membahayakan kelangsungan hidup negara lain (Gormly, 1966:99).

Untuk memahami pengertian kata “*complete and exclusive*” tersebut perlu memahami pengertian negara. Ian Brownlie, Guru Besar Hukum Internasional di Universitas Oxford mengutip bahwa akibat wajar dari prinsip kedaulatan dan persamaan derajat sebagai negara adalah: sebuah yurisdiksi, *prima facie* (A Garner, 1999) eksklusif, di atas suatu wilayah dan penduduk tetap yang tinggal di sana; sebuah tugas non-intervensi dalam wilayah yurisdiksi eksklusif negara lainnya; dan ketergantungan dari kewajiban yang timbul dari hukum kebiasaan dan perjanjian pada persetujuan dari obligor (Abeyratne,1990: 287).

Menurut Ruwantissa dalam menanggapi pendapat tersebut bahwa, pertanyaan yang penting adalah bagaimana kedaulatan ditentukan?. kalau melihat penjelasan di atas jelas bahwa pendapat hukum dan peradilan mendukung pandangan bahwa kedaulatan wilayah udara harus ditentukan pada peran yang dimainkan oleh pentingnya udara yg terletak di bawah dalam kaitannya dengan tanah dan laut. Dengan kata lain, menurut Ruwantissa simbol kepemilikan wilayah udara diperlukan agar negara dapat mengklaim kedaulatan atas wilayah udara mereka. Oleh karena itu, konsep kedaulatan menjadi kompatibel dengan konsep kepemilikan properti dengan kepemilikan oleh pemilik, dengan mengesampingkan orang lain. Untuk menentukan kedaulatan menurut Ruwantissa di wilayah udara, tiga elemen harus diselesaikan: *the use of airspace, the nature of its possession dan the nature of its control to the exclusion other* (Abeyratne,1990: 287) atau penggunaan wilayah udara; sifat yang dimilikinya; dan sifat kontrol dengan mengesampingkan negara lain.

Ruwantissa selanjutnya mengatakan bahwa, penggunaan wilayah udara hubungannya dengan sifat yang dimilikinya terkait erat dengan kebutuhan sosial bahwa wilayah udara yang bersangkutan akan dipergunakan (Abeyratne,1990: 287). Ia merujuk pendapat Roscoe Pound yang memandang bahwa salah satu basis fundamental untuk menguasai dan menggunakan properti adalah kepentingan sosialnya (Abeyratne,1990:3). Tidak ada kesulitan dalam menghubungkan nexus antara nilai sosiologis dari daratan teritorial, laut dan

perlindungan yang diberikan kepadanya oleh kolong ruang udara suatu negara. Weber dan Erlich berpendapat bahwa hukum bukan merupakan peraturan formal resmi tetapi metode utama membangun ketertiban di masyarakat dan sesuai yang dibutuhkan seseorang hanya untuk menunjukkan alasan tak terbantahkan untuk kebutuhan untuk memiliki properti (Abeyratne,1990: 287). Elemen terakhir dari pengaturan alamiah dari ruang udara dapat dimasukkan dalam pemikiran hukum modern; bahwa interpretasi modern dari konsep kedaulatan adalah bukan kemampuan untuk berperang atau untuk mengeksploitasi negara lain, tetapi untuk mengatur lebih sebuah pemberian Negara atau masyarakat. Atau dengan kata lain adanya sifat kontrol dengan mengesampingkan negara lain.

Selanjutnya menurut Ruwantissa, mungkin pembenaran yang paling meyakinkan untuk penerimaan kedaulatan di wilayah udara sebagai norma hukum yang fundamental dalam hukum udara terlihat dalam teori hukum murni Hans Kelsen. Kelsen menganggap bahwa semua hukum internasional berasal dasar mereka dari Grundnorm atau postulat hukum dasar yang berasal murni dari hukum dan bukan dari moralitas. Lebih lengkap Hans Kelsen mengatakan :

*“The concept of law is here made to correspond to a specific ideal of justice. Namely, of democracy and liberalism. From the stand point of science, free from any moral or political judgments of value, democracy and liberalism are only two possible principles of social organization, just as autocracy and socialism are. There is no scientific reason why the concept of law should be defined so as to exclude the latter. As used in these investigations, the concept of law has no moral connotation whatsoever. It designates a specific technique of social organization. The problem of law, as a science problem, is the problem of social technique, not a problem of morals.”* (Kelsen, 1961)

Lebih jauh disebutkannya bahwa hukum dan keadilan adalah dua konsep yang berbeda. Hukum yang dibedakan dari keadilan adalah hukum positif dan bahwa hukum positif harus dibedakan dengan jelas dari filosofi keadilan. Penjelasan selanjutnya terkait teori Hans Kelsen bahwa, seperti telah dijelaskan dalam kerangka teori, Hans Kelsen mengatakan bahwa kedaulatan merupakan hal esensi dari kualitas negara yang artinya negara adalah otoritas tertinggi, otoritas biasanya didefinisikan sebagai hak atau kekuatan untuk mengeluarkan perintah yang mewajibkan. Kekuatan sesungguhnya dalam memaksa yang lain untuk bertindak tertentu tidak memadai untuk membenarkan sebuah otoritas. Individu harus wajib menerima hak untuk mewajibkan perintah, sehingga individu yang lain wajib mematuhi. Dalam hal ini otoritas merupakan awal dari karakteristik dari sebuah tatanan normatif. Hanya tatanan normatif yang dapat berdaulat, artinya “kekuasaan tertinggi”, alasan utama dari validitas dari norma dimana seorang individu berwenang untuk membuat “aturan” dan individu yang lain wajib mematuhi. Kekuatan fisik menurutnya adalah fenomena alam semata, tidak akan pernah *sovereign* atau berdaulat dalam pengertian yang benar. Selanjutnya menurutnya, Negara dalam kapasitasnya sebagai otoritas hukum harus identik dengan tatanan hukum nasional. Bahwa negara adalah berdaulat artinya tatanan hukum nasional adalah sebuah perintah yang berada di atas, dimana tidak ada perintah yang lebih tinggi.

Untuk itu dari penjelasan tersebut, kedaulatan dalam Hukum Internasional adalah hak untuk melaksanakan fungsi Negara dengan mengesampingkan semua Negara lain. Dalam penerbangan internasional, konsep kedaulatan adalah dalil yang mendasar bagi norma-norma lain dan hampir semua hukum udara didasarkan pada hal tersebut. Setelah Perang Dunia II sikap yang berkembang terhadap konsep kedaulatan di wilayah udara dan filsafat sekitar hukum udara antara hak hukum publik tidak terbatas dari Negara untuk melaksanakan kedaulatan atas wilayah udaranya dan ide pergerakan bebas dari lalu lintas udara (Abeyratme,1990:2). Profesor O.J. Lissitzyn menganalisis konsep pengembangan kedaulatan yang modern yang memiliki tiga prinsip dasar: bahwa setiap Negara memiliki kedaulatan eksklusif atas wilayah udaranya; setiap Negara memiliki kebijaksanaan yang lengkap untuk penerimaan setiap pesawat ke wilayah udaranya; dan, yang wilayah udara di atas laut lepas dan daerah lain yang tidak tunduk pada yurisdiksi negara manapun adalah nullius res dan bebas untuk penerbangan pesawat dari semua Negara (Abeyratme,1990:3).

Pandangan yang lebih maju adalah pandangan dari Ian Brownlie menjelaskan bahwa terminologi kedaulatan merupakan sinonim dari kemerdekaan (Abeyratme,1990:4). Pada Pasal 2.4 dari Piagam PBB bahwa semua negara anggota PBB untuk menahan diri dalam hubungan internasionalnya dari ancaman atau penggunaan kekuatan melawan integritas teritorial atau politik yang berdiri sendiri dari setiap negara, atau tindakan apa pun tidak sesuai dengan tujuan dari PBB. Berdasarkan ketentuan ini, pada tahun 1965 Deklarasi atas *Inadmissibility of Intervention in the Domestic Affairs of State* menekankan bahwa tidak ada negara yang mempunyai hak untuk mencampuri, langsung atau tidak langsung, untuk alasan apa pun, baik masalah di dalam maupun di luar dari negara lain. Selanjutnya dikatakannya bahwa, Deklarasi tersebut mempunyai konsekuensi, intervensi pasukan dan bentuk apapun dari pengaruh atau tindakan berusaha mengancam melawan wibawa dari negara atau politiknya, ekonomi dan elemen-elemen budayanya, adalah dikutuk. Prinsip ini kemudian

dipertegas di tahun 1970 pada Deklarasi Principle of International Law di dalam Resolusi Majelis Umum PBB dengan nomor 2625.

Walaupun demikian, menurut Rumantissa((Abeyratme,1990:4) bahwa, tidak dapat dibantah bahwa kedaulatan tidak lagi merupakan konsep yang mutlak bahwa dapat melindungi negara melawan setiap tindakan dari agresi atau tindakan tidak rasional melawan penduduknya. Kedaulatan tidak dapat lagi diterima dalam dunia internasional untuk seperti tampaknya sebuah perlindungan mutlak melawan setiap gangguan. Tidak lagi sebagai hak mutlak tetapi nilai tanggung jawab dalam satu negara dimana adalah akuntabilitas terhadap dua konstitusi domestik dan external. Rumantissa mencontohkan dari hasil studi dari Institut *Brooking study* bahwa, akhir-akhir ini telah menyampaikan bahwa internal konflik di Afrika, negara berdaulat sering gagal untuk mengambil tanggung jawab terhadap kesejahteraan penduduknya dan untuk konsekuensi kemanusiaan dari konflik yang ada, meninggalkan korban dengan tidak ada pendampingan. Untuk itu, apa yang dibutuhkan adalah pertimbangan antara menghormati kedaulatan negara dan proteksi terhadap penduduk kota melawan kesewenang-wenangan dan tindakan tidak terduga dari negara.

Dari perspektif penerbangan, ICAO pada pertemuannya ke 21 di Montreal dari tanggal 24 September sampai 15 Oktober 1974 dimana agendanya adalah mengadopsi Resolusi dengan nomor A217 (Airport di Jerrusalem) dimana majelis mencatat bahwa Bandara Jerrusalem berada di penguasaan Wilayah Arab dan masih diregistrasi dibawa yurisdiksi dari Jordania di *ICAO's Midle East Air Navigation Plan*. Majelis dalam konteks Pasal 1 Konvensi Chicago, menjelaskan bahwa setiap negara harus mengambil tindakan yang perlu untuk menahan diri dari mengoperasikan atau memberikan ijin kepada setiap pesawat untuk mengoperasikan setiap pelayanan udara, apakah terjadwal atau tidak terjadwal, ke atau dari Bandara Jerusalem, kecuali ada perijinan yang diberikan sesuai dengan pasal yang relevan dari konvensi Chicago.

Pandangan lain terhadap Pasal 1 Konvensi Chicago tentang Complete and Exclusive yaitu dari H.A. Wassenbergh dalam menanggapi berlakunya Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 bahwa, di satu sisi berarti tidak ada limitasi kedaulatan dan di sisi lain, kedaulatan tidak dibagi dengan negara lain (Wassenbergh, 1962). Menurutnya, Negara-negara diberikan sebuah kekuasaan mutlak dan mandiri, dengan pembatasan kedaulatan diwujudkan dalam, Pasal 5 tampaknya tidak sesuai. Oleh karena itu menurutnya, harus mengasumsikan bahwa ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 hanya berlaku sejauh tidak tegas dibatasi oleh ketentuan lainnya dari Konvensi atau dengan ketentuan lain. Namun demikian tanpa ketentuan Pasal 1 pun, prinsip ini sudah merupakan hukum kebiasaan internasional, mengingat fakta bahwa setiap Negara mengakui bahwa kekuatan di ruang udara di atas wilayahnya sangat penting untuk kepentingan nasional setiap negara. Walaupun kekuatan berdaulat yang sebenarnya sangat penting ini tergantung pada situasi. Pada dasarnya pembatasan kedaulatan seperti dalam Pasal 5 Konvensi ini, merupakan bentuk pelaksanaan kedaulatan, yaitu pemberian hak lintas, dalam keadaan normal, untuk pesawat asing yang terlibat dalam penerbangan tidak terjadwal.

Pandangan di atas sama seperti yang disampaikan oleh Oppenheim dalam bukunya "International Law" bahwa, kedaulatan tidak dapat dikurangi oleh kondisi apapun atau hak lain dari lintas damai, juga oleh E. Plischke dalam tulisannya "The American Political Science Review" bahwa dalam kondisi damai lintas damai adalah memang diizinkan "but not as "a matter of right but only by convention" atau bukan masalah hak tetapi hanya karena konvensi (Oppenheim, 1943). Untuk itu, teori kedaulatan complete dan exclusive negara di ruang udara di atas wilayahnya adalah aturan yang "*pleno iure gentium*", hak lintas damai melalui wilayah udara teritorial dianggap oleh kebanyakan penulis hanya sebagai aturan "iure contractus" (Oppenheim, 1943). Dengan demikian hak seperti tercantum dalam Pasal 5 di atas terbatas bagi negara yang meratifikasi konvensi tersebut dan negara yang tidak meratifikasi tidak mengakui hak tersebut.

Dalam implementasi Pasal 5 tersebut di atas banyak menimbulkan permasalahan yaitu, kapan pesawat yang terbang di atas wilayah negara lain harus ada ijin sebelumnya, "... to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights". Tafsiran negara-negara dalam hal ini berbeda-beda, dalam hal ini ICAO berasumsi penerbangan seperti ini tidak memerlukan ijin terlebih dahulu. Untuk itu Sekretaris ICAO atas instruksi Dewan ICAO melakukan analisis terhadap masalah ini. Namun demikian *ICAO Air Transport Committee* kemudian menyarankan kepada sekretariat untuk mempertimbangkan dan merevisi pandangannya untuk masalah tersebut. Adapun pandangan dari komite dan Dewan ICAO terhadap analisisnya terhadap Pasal 5 tersebut adalah bahwa, ketentuan, kondisi, atau limitasi" yang dimaksud juga mungkin memerlukan ijin terlebih dahulu. Akibat permasalahan ini, berdasarkan Mr. Goudsmit's survei tahun 1953 menemukan bahwa, hanya 6 negara tidak memerlukan ijin terlebih dahulu hanya perlu notifikasi termasuk Indonesia, sedangkan 36 negara lainnya memerlukan ijin terlebih dahulu termasuk Amerika dan Inggris (Cheng, 1962:197).



### 3.2. Prinsip-Prinsip Space Treaty 1967.

Sedangkan Prinsip yang berlaku di Ruang angkasa berbeda dengan di ruang udara. Hal ini tercantum di dalam Space Treaty tahun 1967, adalah sebagai berikut:

- a. Prinsip bahwa, eksplorasi dan penggunaan ruang angkasa, bulan dan benda-benda ruang angkasa lainnya hanya untuk tujuan damai dan dapat dilakukan melalui kerja sama internasional (Pasal 1 Space Treaty 1967). Selanjutnya bahwa tidak ada satu negara pun dapat klaim kedaulatan walaupun lebih dulu ke ruang angkasa maupun ke benda-benda lain di antariksa ( Pasal 2 Space Treaty 1967 ).
- b. Pelaksanaan Eksplorasi dan penggunaan ruang angkasa harus sesuai dengan hukum internasional dan untuk kepentingan perdamaian dan keamanan internasional ( Pasal 3 Space Treaty 1967).
- c. Larangan untuk menempatkan pada orbit bumi senjata nuklir atau senjata pemusnah massal, menempatkan senjata di benda di ruang antariksa, atau stasiun senjata untuk tujuan lain di ruang antariksa. Dilarang menempatkan pangkalan militer, instansi militer dan percobaan senjata serta pelaksanaan latihan militer di antariksa ( Pasal 4 Space Treaty 1967).
- d. Adanya Prinsip kemanusiaan, bahwa ada pemberian bantuan kepada astronot dan pemberitahuan mengenai adanya gejala-gejala yang dapat membahayakan di ruang antariksa. ( Pasal 5 Space Treaty 1967 ).
- e. Melekat tanggung jawab internasional bagi setiap Negara yang melaksanakan kegiatan di ruang antariksa sebagaimana diketahui bahwa kegiatan ruang antariksa itu dapat dilakukan oleh pihak pemerintah maupun pihak swasta atau non pemerintah. Kegiatan yang dilakukan oleh non pemerintah harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari pemerintah yang bersangkutan sedangkan bagi organisasi internasional oleh organisasi itu sendiri dan pemerintah yang menjadi anggotanya ( Pasal 6 Space Treaty 1967).
- f. Ganti rugi atas kerusakan yang diakibatkan oleh kegiatan ruang angkasa ( Pasal 7 Space Treaty 1967), sedangkan mengenai mereka yang berhak atas tuntutan ganti rugi tersebut adalah Negara ke tiga yang secara langsung menderita kerugian.
- g. Prinsip Yurisdiksi atas person dan objek yang diluncurkan bahwa: manusia, objek, ruang angkasa yang diluncurkan ke ruang angkasa merupakan yurisdiksi Negara peluncur, jika manusia atau objek ruang angkasa yang diluncurkan itu jatuh harus dikembalikan ke negara pemiliknya ( Pasal 8 Space Treaty 1967).
- h. Prinsip pencegahan terhadap pencemaran dan kontaminasi dari ruang angkasa dan benda-benda ruang angkasa ( pasal 9 Space Treaty)
- i. Prinsip akses yang sepadan setiap negara untuk melakukan observasi pada penerbangan dari obyek benda antariksa yang diluncurkan oleh negara namun harus didasari oleh perjanjian (Pasal 10 Space Treaty)
- j. Prinsip tentang keharusan untuk memberitahukan kepada sekjen PBB dan masyarakat internasional mengenai maksud dan tujuan serta hasil dari kegiatan di ruang angkasa. Prinsip ini memungkinkan terjadinya kerjasama internasional dalam rangka pemanfaatan sumber daya ruang angkasa ( Pasal 11 Space treaty 1967).

### 3.3. Peran Indonesia dalam Menentukan Definisi Dan Delimitasi Ruang Angkasa.

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa, dalam Pasal 1 menjelaskan bahwa, “... *State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*” Namun di Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan wilayah sebuah negara. Hanya mengatakan “...*the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto...*”, adalah suatu wilayah daratan dan laut teritorial yang berhubungan dengannya dikuasai karena kedaulatan, kekuasaan mutlak, proteksi atau mandat dari suatu negara. Dalam hal, ini Bin Cheng telah menjelaskan bahwa arti terminologi “*airspace*” di Konvensi Chicago 1944 adalah pengertian “geografis” yang menunjukkan ruang dimana udara ditemukan. Namun yang menjadi pertanyaan dimana letak batas horizontal dan vertikalnya. Karena rezim hukumnya berbeda karena ruang antariksa adalah tanpa kedaulatan.

Usaha untuk mencapai kesepakatan tersebut sudah ada sejak lama, hal ini dapat dilihat dalam dokumen laporan komisi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang ruang angkasa untuk maksud damai atau *United Nation Committee On the Peaceful Uses of Outer Space* “*Report of the Committee On the Peaceful Uses of Outer Space*” atau Laporan Komite Penggunaan Ruang Angkasa untuk maksud Damai kepada Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa tahun 1969 yang merupakan hasil sidang Sesi 24 untuk laporan Legal Sub-Komite. Pada Pasal 22 laporan tersebut menyebutkan untuk pertama kalinya disebut perlunya definisi dan atau delimitasi dari ruang angkasa, sebagai berikut:

*“In the second resolution, the committee would invite the Secretary-General to prepare: (a) a background paper for the next session of the legal Sub-Committee on the question of the definition and/or the*

*delimitation of outer space, taking into account both the data provided by the study carried out by the legal Sub-Committee and the Scientific and Technical Sub-Committee, and also the contributions, studies, data and documents which...*

Dalam hal ini, sudah muncul kesadaran pentingnya definisi dan atau delimitasi ruang angkasa karena sejak tahun 1967 berdasarkan *Treaty on Principle Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies* (UNGA, 1966). Pasal 2 disepakati bahwa, tidak ada kedaulatan di ruang angkasa, “*Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means*”. Hal ini tentu saja akan berbenturan jika dihadapkan pada Konvensi Chicago 1944 yang mengakui adanya kedaulatan di ruang udara, namun menjadi pertanyaan dimana definisi dan delimitasi ruang angkasa tersebut.

Selanjutnya dalam sidang Sesi 25 tahun 1970 sudah dikeluarkan dokumen tentang pertanyaan terkait definisi dan atau delimitasi dari ruang angkasa dipersiapkan oleh Sekretaris dengan dokumen No. A/AC.105/C.2/7. Dalam dokumen tersebut dijelaskan dalam angka 6 pentingnya definisi dan delimitasi karena perbedaan prinsip hukum antara ruang udara dan ruang angkasa sebagai berikut:

*“It has been pointed out that the need for definition or delimitation of outer space primarily result from the difference in the legal status of air space and that of outer space: while states have complete and exclusive sovereignty over air space above their territories (see paragraphs 14 and 15 below), national sovereignty cannot be extend to outer space is free for exploration and use by all states”.*

Dalam angka 12 dalam dokumen tersebut bahwa, ada dua perbedaan sikap atas pertanyaan definisi dan delimitasi ruang angkasa. Pertama, dengan argumen bahwa aktivitas negara yang berlangsung saat ini tampaknya tidak mengancam kedaulatan negara, beberapa tipe baru aktivitas di luar angkasa pada ketinggian rendah masih memungkinkan. Untuk alasan ini tidak untuk menilai agar menunda solusi masalah definisi. Kedua, sebuah alasan berpandangan ke depan bahwa, karena masih kurang pengalaman dan kesulitan untuk mengakses bagaimana kepentingan negara kolong yang mungkin terpengaruh dengan “aktivitas ruang angkasa” usaha untuk mendefinisikan ruang angkasa harus ditunda sampai ada pengalaman yang diperoleh dan klarifikasi yang lebih jauh dari implikasi dari beberapa variasi dari aktivitas ruang angkasa yang telah dilakukan.

Pada akhirnya, permasalahan di atas terus muncul dalam setiap sidang Sub-Komite Hukum. Adapun hasil sidang Sub-Komite Hukum 2016 yang berlangsung dari tanggal 4 April sampai dengan 15 April 2016 di Wina Austria terlihat pada hasil Laporrannya pada agenda sidang dengan Nomor Dokumen A/AC.105/C.2/L.297, salah satunya adalah agenda 7 dengan masalah “*the definition and delimitation of outer space*”, yang berdasarkan kepada paragraf 4 Resolusi MU PBB no 70/82, disepakati bahwa pada sidangnya yang ke-55 tahun 2016, Sub-Komite Hukum akan membentuk kembali *working group on Definition and Delimitation of Outer Space*. Pada sidang ke-39 tahun 2009, Sub Komite Hukum menyepakati bahwa *working group* hanya membahas isu definisi dan delimitasi antariksa dan tidak membahas isu GSO, sebagaimana dimuat dalam dokumen A/AC.105.738, Para 108. Pada sidang tersebut dimana Penulis juga sebagai delegasi Indonesia Negara-negara menyampaikan pandangannya atas perlu atau tidaknya penetapan definisi dan delimitasi ruang angkasa (UNCOPUOS, 2016). Sebagaimana pada sesi-sesi sebelumnya, negara-negara yang menyatakan tidak perlu membahas definisi dan delimitasi antara lain Amerika Serikat, Belanda, Kanada, Perancis. Negara yang tidak menyetujui pembahasan definisi dan delimitasi beralasan bahwa, kegiatan keantariksaan sudah sangat berkembang sehingga dikawatirkan definisi dan delimitasi menghambat perkembangan teknologi, kecuali bilamana pembahasan definisi dan delimitasi didasarkan atas dasar nilai-nilai praktis. Sementara Negara yang menyatakan perlunya membahas definisi dan delimitasi diantaranya adalah kelompok G77, GRULAC, Meksiko, Venezuela, Brazil, Indonesia, China. Meksiko menilai pembahasan definisi dan delimitasi merupakan hal yang berkaitan langsung dengan keselamatan dan keamanan. Oleh karenanya, dipandang penting bagi Sub Komite membahas isu dimaksud sebagai agenda tetap.

Pada kesempatan tersebut, Indonesia menyampaikan tanggapan dan masukannya antara lain:

- a. Pentingnya meneruskan pembahasan isu delimitasi dan definisi dalam sebuah agenda tetap pada Sub Komite.
- b. Definisi dan delimitasi ruang angkasa penting mengingat rezim hukum yang mengatur ruang angkasa dan ruang udara berbeda. Dalam kaitan ini, ruang udara diatur dalam *the Chicago Convention on Civil Aviation 1944*, sementara hal-hal terkait ruang angkasa diatur oleh *the 1967 Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. 1967 Outer Space Treaty* secara tegas menyatakan bahwa ruang angkasa bebas untuk bagi kegiatan eksplorasi oleh semua negara tanpa diskriminasi atas dasar prinsip kesamaan dan sesuai hukum internasional.
- c. Ketiadaan definisi dan delimitasi ruang angkasa akan menciptakan ketidakjelasan hukum, yang dapat berdampak pada kegiatan di ruang angkasa dan ruang udara.

d. Diusulkan agar ketinggian 110 km di atas permukaan laut dapat dipertimbangkan sebagai dasar penetapan batas ruang angkasa.

Secara khusus Chili menyampaikan bahwa dengan beberapa alasan seperti dengan meningkatnya ilmu dan teknologi, munculnya komersialisasi ruang angkasa, munculnya *private sector* dalam perkembangan ruang angkasa, munculnya beberapa pertanyaan menyangkut hukum dalam penggunaan ruang angkasa yang kesemuanya memerlukan pertimbangan bagi Sub-Komite untuk segera mendefinisikan dan delimitasikan ruang angkasa tersebut.

Dari jalannya sidang ada dua pendapat yang berkembang. Pertama, beberapa negara berkembang menyampaikan pendapatnya menyangkut pentingnya definisi dan delimitasi. Adapun alasan tersebut antara lain: untuk meyakinkan keselamatan pengoperasian pesawat ruang angkasa, memungkinkan untuk meyakinkan bahwa praktek dari aplikasi dari prinsip kebebasan eksplorasi ruang angkasa untuk tujuan damai dalam kerangka tidak diskriminasi dan ekuivalen antar negara, bahwa kenyataan praktek saat ini penempatan satelit dan pengoperasian pesawat ruang angkasa pada ketinggian minimal 100 sampai 150 km sehingga dapat dikatakan di bawah ketinggian tersebut adalah wilayah suatu negara. Adapun tindak lanjut yang diinginkan negara berkembang adalah definisi dan delimitasi harus koordinasi dengan ICAO, Sub Komite harus bekerja keras untuk mencapai konsensus dan agar negara-negara juga mencapai langkah positif dan berdasarkan hukum.

Pandangan kedua dari beberapa negara maju seperti Amerika menyatakan bahwa, menyangkut definisi dan delimitasi tidak urgen saat ini. Adapun alasan tersebut antara lain: penentuan definisi dan delimitasi tidak berdasarkan penempatan satelit dan pengoperasian pesawat ruang angkasa tetapi kepada pendekatan fungsi terhadap aplikasi ruang angkasa, belum ada kebutuhan penentuan definisi dan delimitasi dan tidak ada kesulitan dalam praktek selama ini dan jangan sampai justru menghambat pengembangan teknologi ruang angkasa.

Untuk agenda ini juga dilaksanakan *Working Group* (WG) dari tanggal 6 sampai dengan 14 April 2016 dengan ketua *Jose Monserrat Filho* (Brazil). Ada pun beberapa hal yang disetujui adalah; meneruskan untuk meminta negara anggota agar menyampaikan informasi tentang dasar hukum atau setiap praktek nasionalnya yang mungkin ada atau sedang dikembangkan yang berhubungan langsung atau tidak langsung dengan definisi dan delimitasi ruang angkasa; meneruskan untuk meminta negara anggota atau observer tetap untuk memberikan proposal terkait kebutuhan adanya definisi dan delimitasi ruang angkasa atau bentuk lain yang berguna bagi WG untuk dipertimbangkan pada sidang yang akan datang; selanjutnya tetap meminta negara dan observer tetap untuk menjawab beberapa pertanyaan yang telah diberikan oleh WG; mengundang the World Meteorological Organization untuk menyampaikan posisinya terkait definisi dan delimitasi.

Untuk melihat permasalahan ini selanjutnya yaitu dengan pendekatan teori. Secara teori oleh Priyatna Abdurrasyid membagi teori ini menjadi tiga yaitu; penafsiran luas ruang udara negara secara logika-yuridis; teori penguasaan Cooper (*Coopers's Control Theory*); teori ruang udara Schachter (*Schachter's air space theory*); dan teori kerukunan oleh Priyatna Abdurrasyid, yaitu:

a. **Teori Tentang Penafsiran Luas Ruang Udara Secara Logika-Yuridis.**

Teori ini dikemukakan oleh Priyatna Abdurrasyid bahwa, batas ketinggian ruang udara berdasarkan pada pengertian "airspace" atau ruang udara dimana pesawat dapat terbang. Hal ini dapat dilihat pada rumusan Pasal 3 (a) yaitu, "This Convention shall be applicable only to civil aircraft...". Namun pengertian "aircraft" atau pesawat dalam Konvensi Chicago juga tidak dijelaskan hanya dapat ditemui dalam beberapa Annex-nya seperti pada Annex 2 bahwa "*any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface*".

Dari pengertian ini, Priyatna Abdurrasyid menyimpulkan bahwa, "ruang udara "airspace" menurut pengertian Konvensi Chicago adalah jalur ruang udara di atmosfer yang berisikan cukup udara dimana pesawat udara dapat bergerak karena reaksi udara kepadanya sehingga mendapat gaya angkat ("lift"), jarak ketinggian kedaulatan negara di atmosfer kemudian akan ditentukan oleh kesanggupan pesawat udara mencapai ketinggian tertentu "Ceilling" (Abdurrasyid, 1972:102). Jadi batas vertikal ruang udara ditentukan oleh kemampuan ketinggian pesawat udara yang mana tentunya akan ditentukan oleh perkembangan teknologi pesawat udara.

b. **Teori Penguasaan Cooper (Cooper's Control Theory).**

Cooper memberikan pengertian batas vertikal kedaulatan negara di ruang udara yaitu, ditentukan oleh kemampuan negara-negara yang bersangkutan untuk menguasai udara yang ada di atas wilayahnya berdasarkan kemampuan fisik dan ilmiah setiap negara. Secara lengkap sebagai berikut:

*"...in the absence of international agreement, that the territory of every state extend upward as far into space as it is physically and scientifically possible for any one state to control the regions of space directly above it"* (Abdurrasyid, 1972:103).

Teori ini didasarkan pada dua pengertian yaitu segi hukum dan segi teknologi penerbangan (Abdurrasyid, 1972:104). Dari segi hukum bahwa; Konvensi Chicago hanya memberikan pengaturan kepada alat-alat penerbangan yang bisa mendapat reaksi udara; Konvensi Chicago tidak memberikan batasan "airspace"; dan jiwa dan isi Konvensi Chicago tidak pernah membatasi perluasan kedaulatan negara di udara sampai ke daerah di atas bagian atmosfer yang dapat digunakan pesawat udara. Dari segi teknologi penerbangan bahwa; pesawat tipe V-2 yang digunakan Jerman bisa sampai ketinggian 114 mil dari permukaan bumi; terdapat suatu daerah diantara batas kemampuan tinggi terbang sebuah balon dan batas daerah ketinggian 200-300 mil di ruang udara dimana peredaran sebuah satelit bumi akan mengalami kesulitan disebabkan adanya hambatan "drag" oleh gas udara di atmosfer serta kemungkinan adanya panas; dan sebuah satelit efisien pada ketinggian 200-300 mil dari permukaan laut (Abdurrasyid, 1972:105).

Namun pendapat Cooper banyak ditentang oleh ahli lain sehingga ia kemudian merevisi dan membagi ruang udara yang terkait dengan batas vertikal yang didasarkan pada Rusia berhasil menembakkan roketnya pada jarak ketinggian 600 mil di ruang udara, yaitu:

- 1) *"Reaffirm Article 1 of the Chicago Convention, giving the subjacent state full sovereignty in the areas of atmospheric space above it, up to the height where "aircraft" as now defined, may be operated, such areas to be designated "territorial space"*.
- 2) *Extend the sovereignty of the subjacent state upward to 300 miles above the earth's surface, designating this second area as "contiguous space" and provide for a right of transit through this zone for all nonmilitary flight instrumentalities when ascending or descending.*
- 3) *Accept the principle that all space above "contiguous space" is free for the passage of all instrumentalities"* (Abdurrasyid, 1972:105).

c. **Teori Ruang Udara Schachter (Schacher's Air Space Theory)**

Secara singkat Teori Ruang Udara Schachter bahwa, kedaulatan negara di ruang udara hanya terbatas pada daerah udara dimana dapat dilakukan penerbangan dengan pesawat udara yang dikemudikan manusia ("*navigable airspace*") yang kini dapat mencapai ketinggian terbang sampai kira-kira 20 mil dan kemudian hari mungkin sampai ketinggian 40 mil, secara lengkap adalah :

*"... national sovereignty upward is limited to navigable air space, with the limit of sovereign control being the ceiling of the highest "lift" of present manned aircraft (20 miles) and reaching up to a maximum of 40 miles tomorrow."*

Sebagai perbandingan kemampuan pesawat dapat terbang maksimal saat ini adalah 367.490 feet atau sekitar 69 miles atau sekitar 112 km dengan jenis pesawat "air launched rocket" yang dicapai pada tanggal 4 Oktober 2004 yang merupakan rekor tertinggi dari ketinggian yang dapat dicapai oleh pesawat terbang.

d. **Teori Kerukunan Oleh Priyatna Abdurrasyid.**

Teori yang lahir atas perbedaan kepentingan mengenai permasalahan ruang udara di atas jalur laut teritorial dan jalur keamanan perlindungan negara. Teori tersebut tidak secara jelas menentukan batas vertikal ruang udara, hanya menghindari terjadinya konflik, sebagai berikut adalah :

“Secara singkat teori kerukunan ini berunsurkan pokok-pokok:

- (1) Menghindarkan sedapat-dapatnya timbul atau dikemukakannya keberatan-keberatan oleh pihak ketiga.
- (2) Kepekaan terhadap kepentingan yang syah (“legitimate”) dari negara-negara lain
- (3) Akomodasi untuk menyesuaikan kedua kepentingan tersebut terdahulu untuk sampai kepada pengakuan baik secara terang-terangan atau diam-diam. Kesediaan untuk menemukan akomodasi kepentingan harus dilakukan tanpa mengorbankan kepentingan nasional yang vital.”

Selanjutnya mengatakan bahwa wilayah negara berbentuk 3 dimensi dan bentuk-bentuk dimensi ini harus praktis-geografis dan praktis-nasional, karena negara itu merupakan suatu kesatuan politis, sehingga sebagai negara merdeka dan berdaulat tentunya pantas kalau Indonesia sanggup dan mampu menjaga integritas dan keamanan negaranya dan jika perlu dengan menggunakan kekerasan senjata.

#### 4. KESIMPULAN

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa, pengertian hukum untuk batas horizontal darat, dan laut sudah jelas baik berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dan UNLOS 1982. Untuk batas udaranya tergantung batas geografis daratan dan laut yang disepakati. Sedangkan batas vertikal sampai saat ini belum ada kesepakatan. Ada dua pendapat dalam hal ini, negara maju berpendapat tidak ada kepentingan menetapkan batas tersebut, pendapat lain termasuk Indonesia bahwa, penetapan batas vertikal sangat diperlukan sehingga tetap bertahan agar agenda definisi dan delimitasi ruang angkasa tetap menjadi agenda UNCOPUOS. Salah satu alasan pentingnya penetapan adalah lahirnya prinsip bahwa, setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di wilayahnya karena adanya keinginan manusia untuk memiliki dan memanfaatkan ruang udara serta keinginan untuk menjaganya sehingga tidak boleh dipergunakan oleh negara lain. Alasan ini didukung oleh pendapat bahwa, kedaulatan menjadi kompatibel dengan konsep kepemilikan properti dengan kepemilikan oleh pemilik. Dengan demikian adanya prinsip kedaulatan di wilayah udara karena adanya 3 kepentingan yaitu: ekonomi, keselamatan masyarakat, dan pertahanan/keamanan negara. Dengan demikian, tidak ada penerbangan bebas, setiap aspek dari penerbangan diatur dengan baik dan pesawat asing tidak mempunyai hak untuk memasuki ruang udara negara lain kecuali dengan ijin sesuai dengan hukum yang berlaku. Hal ini berbeda dengan prinsip Hukum antariksa yang tidak boleh ada klaim kedaulatan terhadapnya dan dipergunakan untuk kesejahteraan seluruh umat manusia. Untuk itu, Indonesia harus terus memperjuangkan kepentingan Indonesia dalam sidang-sidang UNCOPUOS sehingga tercapai kesepakatan definisi dan delimitasi ruang angkasa.

#### 5. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Pusat Kajian Kebijakan Penerbangan dan Antariksa LAPAN yang memfasilitasi penerbitan makalah ini dan kepada semua pihak yang telah memberikan saran dan masukan sehingga makalah ini dapat diterbitkan.

#### DAFTAR ACUAN

- Abdurrasjid, Priyatna., 1972, *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara*, Jakarta : Air Space Law.
- Milde, Michael., 2008, *International Air Law and ICAO*, (USA, Eleven IP, 2008), Page : 6
- Engavers, Alexander., 2000, *Air Law*, London, edisi 4, Page : 1.
- Abeyratne, Ruwantissa, 1990, *Principle of Public International Law Fourth Edition*, Oxford, Clarendo.
- Cheng, Bin., 1962, *The Law of Internasional Air Transport*, London: Stevens & Sons Limited.
- A. Garner, Bryan, 1999, *Black’s Law Dictionary*, Edisi:7, ST Paul USA, West Group.
- Gormly, W. Paul., 1966, *The Eastern Greenland Case in Historical Perspective*, Tulsa Law Review, Page : 1
- Kelsen, Hans., 1961, *General Theory of Law and State*, terjemahan Anders Wedberg, New York, Russel & Russel, Page :5.
- Wassenbergh, H.A., 1962, *Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of the Air*, 2<sup>nd</sup> Revised Edition, The Haque, Martinus Nijhoff, Page : 100.
- Oppenheim, 1943, *International Law*, 8th Ed. Vol. I, Page : 1007.
- UNGA, 1966, *Treaty on Principle Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies*, New York.
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Flight\\_altitude\\_record](https://en.wikipedia.org/wiki/Flight_altitude_record) (29 Maret 2017).
- UNCOPUOS, 2016, *Report of the Commiittee on the Peaceful of Outer Space*, 8-17 Juni 2016 (A/71/20)