

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Hasil Penelitian

#### 1. Kedudukan Hukum Otoritas udara Indonesia dalam pengelolaan FIR ( flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau.

Satu tahun setelah kemerdekaan Indonesia, *Internasional Civil Aviation Organization* ( ICAO ) memberikan kewenangan kepada Singapura dalam menangani *Flight Information Region ( FIR )* yaitu di provinsi kepulauan riau dan natuna. *Flight Information Service* merupakan pelayanan dalam memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. *Alerting Service* adalah pelayanan yang diberikan kepada organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang/penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan.<sup>48</sup>

Adapun kewenangan atas pengelolaan FIR yang berada di Singapura didasari oleh konvensi Chicago tahun 1944 ( *Convention On International Civil Aviation* ) ,Konvensi Chicago tahun 1944 mengutip Konvensi Paris tahun 1919 tentang Regulasi Navigasi Udara . Dalam pelaksanaan konvensi ini dihadiri oleh Negara – Negara yang bergabung

---

<sup>48</sup> Dewan Penerbangan dan Antariksa Republik Indonesia. *Flight Information Region*. Makalah Kongres Kedirgantaraan Nasional II. Jakarta 2003. termuat dalam Amrizal Mansur, M.ST.

atau menjadi anggota ICAO (*Internasional Civil Aviation Organization*) yaitu Australia, Brasil, Jepang, Russia, Inggris, Amerika Serikat, Kanada, Perancis, Republik rakyat Tiongkok, Jerman, Italia, Argentina, Kolombia, Mesir, India, Singapura, Afrika Selatan, Spanyol, Irlandia, Meksiko, Nigeria, Arab Saudi, Swedia, Malaysia, Aljazair, Kongo, Cabo Verde, Ekuador, Kuba, Kenya, Panama, Tanzania, Korea Selatan, Persatuan Emirat Arab, Uruguay, Turki.<sup>49</sup>

Banyaknya Negara Negara yang bergabung dalam ICAO membuat adanya terbagi menjadi beberapa kategori dewan dalam perkumpulan ICAO.

Pada tanggal 15 sampai 17 maret tahun 2016 kembali diselenggarakan pertemuan Konvensi Chicago di Abu Dhabi, United Arab Emirates dimana pada saat itu adanya pemilihan atau pencalonan anggota dewan di ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Pada konvensi tersebut Indonesia gagal terpilih menjadi anggota dewan di ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dikarenakan Indonesia belum memenuhi syarat atau ketentuan dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*)

*Flight Information Region* mempunyai dasar hukum yaitu pasal 28 konvensi Chicago tahun 1944 ( *Convention On International Civil Aviation* ) :

<sup>49</sup> <https://www.tiket2.com/blog/ini-daftar-negara-anggota-dewan-icao-kategori-i-dan-ii-bagaimana-nasib-indonesia/>

- a. Menyediakan, initsiator, bandara, layanan radio, layanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktek yang direkomendasikan atau bisa dari waktu ke waktu, murni Konvensi ini;
- b. Mengadopsi dan menjalankan operasi yang sesuai sistem komunikasi standar prosedur, kode, tanda, signale, pencahayaan dan praktek operasional lainnya dan aturan yang mana mungkin direkomendasikan atau disetorkan dari waktu ke waktu, murni untuk Konvensi ini;
- c. Berkolaborasi dengan lembaga internasional untuk mengamankan publikasi penerbangan mapa dan grafik yang sesuai dengan etandarde yang mungkin direkomendasikan atau didirikan dari dari waktu ke waktu, sesuai dengan Konvensi ini.

Standar kedua yang mungkin ditemukan praktis, untuk:

- a. Menyediakan, initsiator, bandara, layanan radio, layanan meteorologi fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktek yang direkomendasikan atau bisa dari waktu ke waktu, murni Konvensi ini;

- b. Mengadopsi dan menjalankan operasi yang sesuai sistem komunikasi standar prosedur, kode, tanda, signale, pencahayaan dan praktek operasional lainnya dan aturan yang mana mungkin direkomendasikan atau disetorkan dari waktu ke waktu waktu, murni untuk Konvensi ini;
- c. Berkolaborasi dengan meaeuree internasional untuk mengamankan publikasi penerbangan mapa dan grafik yang sesuai dengan etandarde yang mungkin direkomendasikan atau didirikan dari dari waktu ke waktu, sesuai dengan Konvensi ini.<sup>50</sup>

Dalam pasal 28 konvensi chicago 1944 jelas bahwa setia Negara telah meratifikasi wajib mengembangkan bandara, pelayanan informasi radio, pusat informasi meteorologi dan fasilitas navigasi lainnya. Untuk memfasilitasi penerbangan internasional di wilayah territorial. Negara-negara yang ikut berpartisipasi dalam Internasional Chicago Aviation wajib memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh konfeksi ini. Indonesia adalah Negara yang baru merdeka pada saat itu sehingga alat – alat yang disyaratkan saat itu belum lah lengkap hanya ada alat alat yang standar .

<sup>50</sup> *Convention on International Civil Aviation*, ditandatangani di Chicago pada 7 Desember 1944.

Menurut konvensi Chicago Indonesia dianggap belum bisa mengelolah FIR ( flight information region) sendiri, sehingga pelayanan navigasi penerbangan di provinsi kepulauan riau dan natuna diatur oleh singapura yang memiliki teknologi mutakhir. Pada saat pertemuan ICAO, Indonesia diundang untuk mengikuti pertemuan tersebut akan tetapi Indonesia tidak mengutus siapa - siapa dikarenakan saat itu Indonesia baru saja merdeka. Oleh karena itu otoritas singapura yang masih dibawah jajahan singapura diberikan mandat untuk melakukan pelayanan navigasi penerbangan area kepulauan riau, natuna dan merupakan salah satu gugusan kepulauan terluar dari Indonesia. Dalam hal ini semua kedudukan hukum yang dipegang semua Negara dalam penerbangan termasuk Indonesia yaitu sama dikarenakan Negara Negara tersebut.

Adapun dasar hukum yang dipakai oleh pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia yaitu undang – undang penerbangan no 1 tahun 2009 dan hukum penerbangan internasional yaitu konvensi Chicago 1944. Dan regulasi yang mengatur wilayah semua perbatasan daerah dianut dalam pasal 28 konvensi Chicago. Hukum otoritas udara yang selama ini dihadapi oleh wilayah perbatasan terutama perbatasan dari natuna sampai ke kepulauan riau masih dikelolah singapura, ada nya batasan yang ATC ( *AirTraffic Controller* ) batam untuk mengatur ruang udara di batam yaitu 1500 Ft dan 10 NM, untuk diluar dari wilayah tersebut adalah tanggung jawab dari APP ( *Approach Controller* ) tanjung

pinang dan APP Singapura (*approach controller*), dimana pihak tanjung pinang dan singapura saling berkoordinasi jika adanya pesawat yang terbang lebih dari 1500 ft dan 10 NM .

Koordinasi ini dilakukan secara bertahap jika pesawat terbang 1500 FT dan 10 NM yaitu dari ATC batam ( Air Traffic Controller ) berkoordinasi ke APP ( *approach controller* ) tanjung pinang lalu di konfirmasi oleh Singapura . dimana FIR menurut *Annex 11* Konvensi Chicagi 1944 adalah “*an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.*” FIR merupakan sebuah ruang udara yang ditetapkan dimensinya yang berisi layanan informasi penerbangan dan layanan siaga. Sementara *Flight Information Service* adalah “*a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.*”

Menurut Dewan Penerbangan dan Antariksa Nasional *Alerting Service* adalah pelayanan yang diberikan kepada organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang/ penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan<sup>51</sup>. Setiap pesawat udara yang melintasi sebuah wilayah FIR berhak mendapatkan layanan navigasi udara.

<sup>51</sup> Ruwantissa Abeyratne. 2012. *Air Navigation Law*. Springer, Quebec. Hlm 10.

**2. Upaya yang dapat ditempuh oleh Otoritas udara Indonesia guna mengambil alih pengelolaan wilayah FIR ( Flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau.**

Saat ini otoritas udara Indonesia mempunyai sisa waktu 6 tahun untuk memperjuangkan otoritas udara Indonesia yang diambil alih oleh singapura. Pada tahun 1973, ICAO mengadakan regional aviation navigation ( RAN meeting ) yang diadakan setiap sepuluh tahun sekali dikawasan asia – pasifik, pertama kali nya indonesia mengikuti pertemuan yang diadakan oleh ICAO. Dalam pertemuan tersebut singapura masih mengajukan bahwa navigasi daerah kepulauan natuna masih di pegang oleh Negaranya dan indonesia , anggota ICAO pun menyetujui dikarenakan alasan tertentu yaitu indonesia masih belum mampu untuk mengelolanya karena sumberdaya manusia dan segi teknologi belum layak mengelolah FIR.

Pertemuan rapat yang diadakan ICAO pada tahun1993, yaitu rapat kedua yang diikuti oleh indonesia. Indonesia berusaha untuk memegang FIR nya sendiri itu, akan tetapi tidak sesuai harapan indonesia . dalam hal ini indonesia telah membuat undang –undang FIR yang tertera dalam undang-undang Republik Indonesia No 1 tahun 2009 tentang penerbangan, pasal 458 Undang –Undang Repbulik Indonesia No 1 tahun 2009 tentang penerbangan mengisyaratkan batas waktu pengambilan alih

pelayanan navigasi penerbangan pada FIR singapura atas kepulauan natuna dan kepulauan Riau hingga 15 tahun sejak disahkan uu tersebut.

Maka dari itu pemerintahan indonesia bisa mengusahkan sampai tahun 2024 untuk memaksimalkan merebut FIR singapura atas kepulauan natuna dan Riau. Upaya – upaya tersebut adalah upaya yang dilakukan setiap pertemuan yang diadakan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dan Indonesia harus memenuhi segala keperluan seperti penyediaan SDM yang siap mengelolah FIR tersebut, membangun infrastruktur baik berupa hardware maupun software yang diperlukan dalam penanganan/pengendalian navigasi penerbangan di atas Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau, Indonesia harus dapat menjadi anggota ICAO (*International Civil Aviation Organization*) sebagai alat memudahkan langkah dipomasi dalam upaya pengambilalihan FIR tersebut , dan pengambilalihan FIR ini bukan merupakan tanggung jawab salah satu Kementerian/Lembaga tetapi merupakan tanggung jawab negara, yang hanya dapat diselesaikan dengan jalur diplomasi dan adanya saling koordinasi antara <sup>52</sup>

## **B. Pembahasan**

### **a. Kedudukan Hukum Otoritas udara Indonesia dalam pengelolaan FIR ( flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau.**

<sup>52</sup> <https://jakartagreater.com/pengambilalihan-pengelolaan-fir-di-kep-natuna-dan-kepri-dari-singapura/>

a) **Otoritas Udara di Indonesia**

Norma – norma hukum mengenai penerbangan , pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan. Dalam hal ini adanya wilayah udara nasional yang diatur dalam pasal 1 konvensi paris 1919 Kedua konvensi tersebut dengan sengaja menjelaskan bahwa wilayah Negara juga terdiri dari laut wilayahnya yang berdekatan. Hal ini juga dinyatakan oleh pasal 2 konvensi jenewa mengenai laut wilayah dan oleh pasal 2 ayat 2 konvensi PBB tentang hukum laut 1982.

Ketentuan- ketentuan yang berlaku terhadap navigasi udara, termasuk udara diatas laut wilayah, sama sekali berbeda dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur pelayaran maritime. Terutama

tidak ada norma-norma hukum kebiasaan yang memperolehkan secara bebas lintasterbang diatas wilayah Negara,yang dapat disamakan dengan prinsip hak lintas damai di perairan

nasional suatu Negara. Di Indonesia wilayah udara di atur dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tidak secara tegas mengatur kedaulatan di udara, namun demikian bukan berarti bahwa Undang-undang Nomor 83 Tahun 1958 tidak mengatur sama sekali kedaulatan di udara, karena hal itu dapat di simpulkan

dari berbagai pasal antara lain pasal 1 huruf (c) yang mengatur

wilayah untuk keperluan penerbangan, pasal 8 yang mengatur pengangkutan udara niaga.

Wilayah penerbangan di Indonesia terdiri atas *Flight Information Region (FIR)*, *Upper information Region (UIR)*, dan lain-lain. Atas nama pemerintah Indonesia, pemerintah Singapura memungut RANS Charges pada sektor A kemudian menyerahkannya kepada pemerintah Indonesia. Sedangkan sektor B masih dalam pembahasan dengan pemerintah Singapura dan Malaysia. Pada laporan kunjungan spesifik komisi I DPR RI ke pangkalan utama

TNI Angkatan Laut IV / Tanjung Pinang Propinsi Kepulauan Riau tanggal 10 – 11 Desember 2010, dijabarkan kendala yang dihadapi TNI karena penguasaan kontrol wilayah udara ini yaitu

Kedaulatan wilayah udara NKRI di kawasan Kepulauan Riau dan pulau-pulau terdepan yang berada di bawah kendali dan tanggung jawab Lantamal IV, Guskamlaarmabar maupun Korem 033/WP terkesan tidak berdaya menghadapi udara Singapura. Singapura berkuasa penuh terhadap sebagian wilayah udara Indonesia yang berada dalam jangkauan area atau radius penerbangannya.

Akibatnya adalah:

- a. Pesawat penerbangan sipil atau komersial milik Indonesia tidak bisa melintasi wilayah udara milik Indonesia yang

berada dalam area atau radius penerbangan Singapura tanpa

seijin petugas pemantau Singapura

- b. Pesawat tempur yang berfungsi sebagai pertahanan tidak dapat melaksanakan tugasnya secara bebas di wilayah NKRI

yang masuk dalam radius penerbangan Singapura tanpa seijin dari otoritas penerbangan Singapura. Hal ini sangat

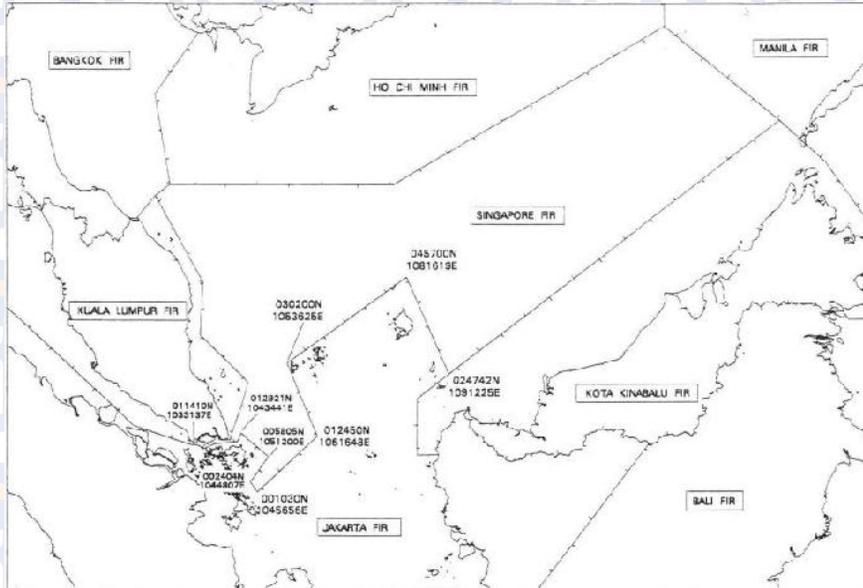
membahayakan karena dalam kasus-kasus emergency,

pesawat-pesawat TNI tidak dapat dengan melakukan tugasnya. Karena itu, perlu kembali diatur mengenai jalur

udara tersebut dimana pesawat-pesawat militer TNI

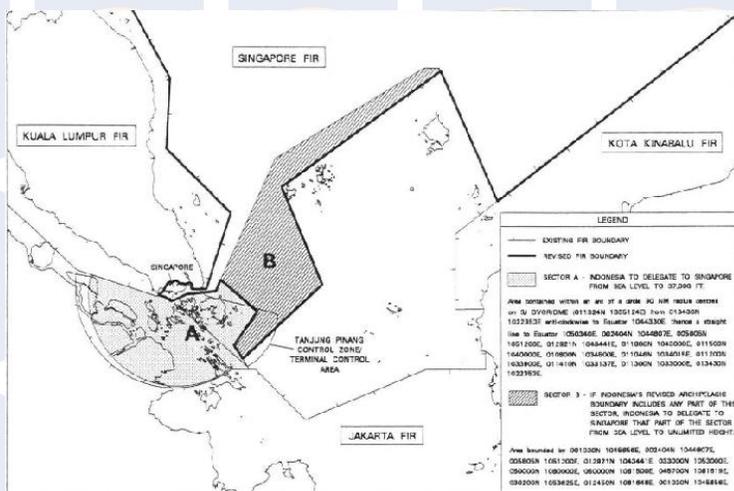
diberikan jalur khusus yang tidak perlu meminta ijin atau melapor kepada pihak otoritas penerbangan Singapura.

Gambar 4.2 FIR Singapura



Sumber: Attachment Map of Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between

Gambar 4.3 Sektor A dan B FIR Singapura



Sumber: Attachment Map of Agreement Between the Government of Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the

*Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight*

*InformationRegion*

Wilayah udara ditetapkan berdasar pertimbangan keamanan nasional (*national sovereignty*) sedangkan wilayah penerbangan

berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan yang disepakati secara internasional berdasarkan keputusan *Regional Air Navigation (RAN)* meeting di Bangkok setiap sepuluh tahun

sekali, di mana Indonesia ikut menentukan, karena itu kadang-kadang dapat terjadi wilayah kedaulatan udara tidak sejalan dengan wilayah penerbang Berbeda dengan Undang-Undang

Nomor 83 Tahun 1958 yang tidak secara tegas mengatur wilayah udara, di dalam Undang-undang no 15 Tahun 1992 dimana

Negara Republik Indonesia bedaulat penuh dan atas wilayah udara republik Indonesia berhak melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan

keamanan negara, keselamatan penerbangan, dan ekonomi nasional Berdasarkan kewenangan tersebut di atas, pemerintah Republik Indonesia menetapkan kawasan udara terlarang untuk

kepentingan pertahanan dan keselamatan penerbangan.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 pasal 5 sampai dengan pasal 9 dikatakan :

a. Pasal 5 : Negara Kesatuan Republik Indonesia

berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.

b. Pasal 6 Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan

negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan

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

c. Pasal 7 (1) Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6,

Pemerintah menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas. (2) Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara

terlarang. (3) Larangan terbang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bersifat permanen dan menyeluruh. (4)

Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.

d. Pasal 8 (1) Pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh petugas pemandu lalu lintas penerbangan. (2) Pesawat udara yang akan dan telah memasuki kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dan ayat (4) diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh petugas pemandu lalu lintas penerbangan. (3) Petugas pemandu lalu lintas penerbangan wajib menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah kedaulatan dan kawasan udara terlarang dan terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) kepada aparat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pertahanan negara. (4) Dalam hal peringatan dan perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak ditaati, dilakukan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara untuk ke luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau kawasan udara terlarang dan terbatas atau untuk mendarat di pangkalan udara atau bandar udara tertentu di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. (5) Personel pesawat udara, pesawat udara, dan seluruh muatannya

yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diperiksa dan disidik sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

- e. Pasal 9 Ketentuan lebih lanjut mengenai pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara, serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Konvensi Paris 13 Oktober 1919 Pada tanggal 13 oktober 1919, di paris ditandatangani konvensi internasional mengenai navigasi

udara yang telah disiapkan oleh suatu komosi khusus yang dibentuk oleh dewan tertinggi Negara-negara sekutu. Konvensi paris tersebut merupakan upaya pertama pengaturan internasional

secara umum mengenai penerbangan udara. Disamping itu

Negara-negara pihak juga diizinkan membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral diantara mereka dengan syarat mematuhi

prinsip-prinsip yang dimuat dalam konvensi. Terhadap Negara-negara bekas musuh, pasal 42 konvensi paris memberikan

persyaratan bahwa Negara-negara tersebut hanya dapat menjadi

Negara pihak setelah masuk menjadi anggota pada Liga Bangsa-

Bangsa (LBB) atau paling tidak atas keputusan dari  $\frac{3}{4}$  Negara-negara pihak pada konvensi.

Pada tahun 1929, setelah direvisi dengan protocol 15 juni 1929 yang bertujuan untuk menerima keanggotaan jerman dalam LBB, konvensi paris 1919 betul-betul menjadi konvensi yang bersifat umum karena sejak mulai berlakunya protocol tersebut tahun 1933,53 negara telah menjadi pihak. Perubahan tersebut dilakukan oleh komisi Internasional Navigasi Udara dalam sidangnya di paris tanggal 10-15 juni 1929. Rezim baru tersebut dapat dirumuskan sebagai berikut :

- a. Negara-negara bukan pihak pada konvensi 1919 dapat diterima tanpa syarat apakah Negara-negara tersebut ikut serta atau tidak dalam perang dunia 1.
- b. Tiap-tiap Negara selanjutnya dapat membuat kesepakatan-kesepakatan khusus dengan Negara-negara yang bukan merupakan pihak pada konvensi dengan syarat bahwa kesepakatan-kesepakatan tersebut tidak bertentangan dengan hak-hak pihak-pihak lainnya dan juga tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip umum konvensi.

- c. Protocol 1929 meletakkan prinsip kesama yang absolute bagi semua Negara dalam komisi internasional. Masing-masing Negara pihak tidak boleh lebih dari dua wakil dalam komisi dan hanya memiliki satu suara.

Konvensi Chicago 1944 Konferensi Chicago membahas 3 konsep yang saling berbeda yaitu:

- a. Konsep internasionalisasi yang disarankan Australia dan Selandia Baru.
- b. Konsep Amerika yang bebas untuk semua. Konsep persaingan bebas atau free enterprise.
- c. Konsep intermedier Inggris yang menyangkut pengaturan dan pengawasan. Setelah melalui perdebatan yang cukup panjang dan menarik akhirnya konsep Inggris diterima oleh konferensi.

Pada akhir konferensi sidang menerima tiga instrumen yaitu:

- a. Konvensi mengenai penerbangan sipil internasional
- Persetujuan mengenai transit jasa-jasa udara internasional
- Persetujuan mengenai alat angkutan udara internasional.

- b. Konvensi Chicago 7 desember 1944 mulai berlaku tanggal 7 april 1947. Uni soviet baru menjadi Negara pihak pada tahun 1967. Konvensi ini membatalkan konvensi paris 1919, demikian juga konvensi inter amerika Havana 1928. Seperti konvensi paris 1919.
- c. konvensi Chicago mengakui validitas kesepakatan bilateral yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada. Sekarang ini jumlah kesepakatan-kesepakatan tersebut sudah melebihi angka 2000.

**b) Hukum Penerbangan Internasional**

Kekuasaan pengaturan oleh ICAO terbatas pada pengaturan penerbangan sipil . Atas alasan keamanan, status kebebasan yang berlaku dilaut lepas tidak pula mungkin bersifat absolute. Pasal 12 konvensi Chicago dengan alasan keamanan tersebut menyatakan bahwa diatas laut lepas ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh ICAO sehubungan dengan penerbangan dan maneuver pesawat-pesawat yang terdapat dalam annex dari konvensi. Namun internasionalisasi dinilai kurang lengkap.

Pertama karena kekuasaan pengaturan oleh ICAO terbatas pada penerbangan sipil dan tidak berlaku terhadap pesawat-pesawat udara public walaupun majelis dari ICAO telah menyarankan

kepada Negara-negara pihak untuk memasukkan dalam

legislasi nasionalnya masing-masing ketentuan-ketentuan yang juga diberlakukan kepada pesawat-pesawat public yaitu ketentuan-ketentuan udara seperti yang terdapat dalam annek II dari konvensi.

Pembentukan FIR merupakan perwujudan dari *annex 11* yang mengatur masalah *Air Traffic Service (ATS)*. *ATS* merupakan, “*a generic term meaning variously, flight information services, alerting services, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service)*”<sup>53</sup>. *Annex* merupakan dokumen tambahan

dari Konvensi Chicago 1944. Dokumen tambahan ini merupakan hasil dari peninjauan kembali oleh *The Rules of The Air and Air*

*Traffic Control Division (RAC Division)* terhadap Konvensi Chicago tentang pengaturan *Air Traffic Control (ATC)*. Dokumen tersebut kemudian dipelajari oleh *Air Navigation Committee* dan kemudian mendapat persetujuan *Council*.

Setelah disempurnakan kembali oleh *RAC Division*, draf *annex* tersebut kemudian diadopsi oleh *Council* dan mulai berlaku efektif pada tanggal 1 Oktober 1950. Sesuai dengan *Annex 11* Konvensi Chicago 1944, setiap negara wajib untuk menetapkan *Flight*

*Information Region (FIR)*. *FIR* menurut *Annex 11* Konvensi

<sup>53</sup> *Annex 11*, Konvensi Chicago 1944

Chicagi 1944 adalah *“an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.”*

FIR merupakan sebuah ruang udara yang ditetapkan dimensinya yang berisi layanan informasi penerbangan dan layanan siaga.

Sementara *Flight Information Service* adalah *“a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.”*

Kedaulatan ini tidak berlaku terhadap ruang udara yang terdapat diatas laut lepas atau zona – zona dimana Negara pantai mempunya

hak berdaulat seperti Atas alasan keamanan, status kebebasan yang berlaku dilaut lepas tidak pula mungkin bersifat absolute. Pasal 12 konvensi Chicagi dengan alasan keamanan tersebut menyatakan

bahwa diatas laut lepas ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh ICAO sehubungan dengan penerbangan dan manuver pesawat-pesawat yang terdapat dalam annex dari konvensi. Namun internasionalisasi dinilai kurang lengkap.

Pertama karena kekuasaan pengaturan oleh ICAO terbatas pada penerbangan sipil dan tidak berlaku terhadap pesawat-pesawat udara public walaupun majelis dari ICAO telah menyarankan kepada Negara-negara pihak untuk memasukkan dalam legislasi

nasionalnya masing-masing ketentuan-ketentuan yang juga

diberlakukan kepada pesawat-pesawat public yaitu ketentuan-

ketentuan udara seperti yang terdapat dalam annek II dari konvensi.

*ICAO* tidak mempunyai wewenang pelaksanaan, kepada masing-masing pihaklah diberikan wewenang untuk mengambil tindakan

agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari Negara tersebut yang berada diatas laut lepas atau zona eksklusif

menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku (pasal 12 konvensi).<sup>54</sup> Untuk

mengifisienkan dan mengefektifkan pelayanan navigasi dan

pelayanan penerbangan, berdasarkan Supplement Aeronautical Information Publication (AIP) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DitJen Hubud) No. 02/05 tanggal 14

April 2005, ruang udara Indonesia dibagi kedalam dua FIR, yaitu FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang.

FIR Jakarta tetap meliputi pulau Sumatera, bagian barat pulau

Kalimantan, bagian barat Jawa Tengah hingga mengarah ke selatan dan mencakup Pulau Christmas milik Australia. Sedangkan FIR

Ujung Pandang meliputi wilayah cakupan FIR Biak, dan FIR Bali

sebelumnya serta wilayah udara Timor Leste dan sebagian Papua Nugini.

---

<sup>54</sup> <http://terusmaju-asthok.blogspot.com/2013/09/hukum-internasional-hukum-udara-dan.html>

Pengelolaan wilayah udara ini kemudian dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Air Navigation Indonesia (AirNav). Luas total FIR yang dikelola adalah 4.110.752 km<sup>2</sup> berbanding dengan total luas wilayah Indonesia 5.193.252 km<sup>2</sup>, dengan jumlah lalu lintas penerbangan 9887 movement/hari.

**b. Upaya yang dapat ditempuh oleh Otoritas udara Indonesia guna mengambil alih pengelolaan wilayah FIR ( Flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau.**

Adapun upaya yang dapat ditempuh oleh Indonesia yaitu telah diatur dalam Undang Undang No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 458 yang berbunyi “Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak UndangUndang ini berlaku “ .

Demi mewujudkan sebagaimana yang teramanat dalam Undang Undang No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 458, hal ini Indonesia perlu meningkatkan apa yang menjadi penilaian oleh ICAO yaitu : (1) Legislation, (2) Organization, (3) Licensing, (4) Operations, (5) Airwothiness, (6) Accident Investigation, (7) Air Navigation Services, dan (8) Aerodrome, mengawasi sumber daya manusia yang mengawasi

ATC ( *Air Traffic Controller* ), pelayanan penerbangan baik domestic maupun internasional, melakukan evaluasi dibidang penerbangan secara berkala.

Dalam hal ini upaya upaya lain nya juga ditempuh oleh masing masing instansi yang terkait adanya saling berkordinasi untuk mengambil alih ruang udara Indonesia yang dikelolah oleh singapura selama ini dan kewenangan oleh kantor pusat AirNav Indonesia bersama kementrian yang terkait. Untuk mengambilalih pelayanan navigasi udara di atas Kepulauan Riau dari Singapura, pemerintah perlu melakukan langkah-langkah strategis. Mengingat selama ini usaha yang dilakukan selalu menemui jalan buntu di forum-forum internasional khususnya di forum ICAO. Selain itu, pemerintah Indonesia sering gagal untuk mengajak pihak Singapura dan Malaysia untuk merundingkan masalah FIR ini dikarenakan tidak jelasnya landasan hukum yang dirujuk oleh masing-masing negara.

Langkah strategis yang dimaksud adalah perencanaan matang dan sistematis dengan memanfaatkan peluang dan tantangan yang dimiliki pemerintah Indonesia. Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia memiliki banyak pilihan dalam menentukan sendiri nasibnya, apalagi menyangkut wilayah teritorinya. Bukan berarti Indonesia akan menafikan pengaruh dari negara lain. Hukum internasional khususnya Hukum Ruang Udara Internasional mengatur interaksi antar Negara terkait pengelolaan wilayah

udara. Pemerintah Indonesia dan pemerintah Singapura telah membuat perjanjian bilateral menyangkut pendelegasian FIR tersebut. Kedua pihak juga telah meratifikasi perjanjian tersebut.

Namun, terdapat permasalahan yang mengganjal perjanjian tersebut. Pertama, sesuai artikel 7 perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1995 tersebut memiliki masa berlaku lima tahun hingga tahun 2000. Kedua, pemerintah Indonesia dengan merujuk pada pasal 7 tersebut mengajak pemerintah Singapura untuk mengkaji ulang masalah pendelegasian ini, namun pemerintah Singapura dengan merujuk pada pasal 10 berpendapat bahwa perjanjian ini belum berlaku sebab belum distujui oleh ICAO. Ketiga, alasan ICAO belum menyetujui perjanjian tersebut karena ada klaim keberatan dari Malaysia. Keempat, Malaysia sebagai salah satu Negara yang berbatasan dengan FIR tersebut berdasarkan perjanjian bilateral dengan Indonesia tentang hak-hak Malaysia di udara dan laut teritorial Indonesia, meminta pemerintah Indonesia untuk menetapkan batas-batas terluar wilayahnya dan mendepositkannya pada PBB. Pemerintah Indonesia telah mendepositkan daftar titik-titik koordinat garis lintang terluar wilayahnya ke PBB pada tahun 2009. Tetapi, pemerintah Malaysia masih memperlakukan status Ambalat yang masuk dalam wilayah Indonesia. Selain permasalahan perjanjian bilateral tersebut, pemerintah juga harus meninjau kembali *minutes of Discussion* antara Indonesia dan Singapura

terkait RAN Charges. MoD tersebut tidak memiliki landasan hukum yang jelas sebab tidak diperkuat dengan ratifikasi oleh hukum domestik. MoD tersebut juga bermasalah sebab tidak menjamin adanya akuntabilitas dan transparansi besaran RAN Charges yang diterima CAAS.

Untuk itu, pemerintah Indonesia harus mengkaji ulang perjanjian bilateral terhadap kedua negara tersebut. Perjanjian bilateral Indonesia dan Malaysia mengenai hak-hak Malaysia di udara dan laut teritorial sudah tidak relevan lagi dengan kondisi saat ini. Sementara, perjanjian bilateral Indonesia dan Singapura terkait pendelegasian FIR tersebut sangat merugikan pihak Indonesia. Meningkatkan Keahlian, Kuantitas Personil ATCS dan Teknologi Navigasi Penerbangan Untuk dapat mengambilalih FIR dari Singapura, pemerintah Indonesia harus menunjukkan kepada ICAO bukti bahwa secara *manpower* dan teknologi, Indonesia sudah mampu mengelola FIR di atas Kepulauan Riau.

Sesuai amanat UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, setiap personil ATCS harus memenuhi kualifikasi dan mendapat lisensi dari menteri perhubungan. Peningkatan kapasitas dan kapabilitas personil ATCS tersebut terutama menyangkut masalah penguasaan bahasa asing yang masih dirasa kurang oleh pilot-pilot yang melintas di wilayah FIR yang dikelola oleh Indonesia. Personil ATCS harus menguasai teknologi terkini mengenai navigasi penerbangan. Sebab, salah satu yang

dikeluhkan para pilot adalah ketidaksiapan personil ATC Indonesia ketika menghadapi *radar failure*.

Pemerintah Indonesia perlu bekerjasama dengan pihak Singapura untuk melakukan transfer pengetahuan. Personil ATC Indonesia dikirim untuk melakukan studi banding agar terbiasa dengan padatnya lalulintas udara di kawasan tersebut. Sedangkan personil ATC Singapura didatangkan untuk melakukan pelatihan dan supervisi terhadap personil ATC Indonesia. Sumber daya manusia juga harus didukung oleh teknologi. Indonesia sudah memenuhi standar yang ditetapkan oleh annex

11. Namun, untuk menyamai teknologi Singapura, Indonesia harus menerapkan system CNS/ATM (*Communication, Navigation, Surveillance/Air Traffic Management*) atau yang biasa disebut FANS II yang berbasis satelit. Saat ini sistem CNS Indonesia masih berbasis radar darat dengan penempatan masing-masing di Tanjung Pinang, Natuna, dan Pontianak dengan jangkauan radar  $\pm 250$  nm.

Dan Terlibat Aktif dalam ICAO Sejak Indonesia menjadi anggota ICAO posisi Indonesia dalam Council belum diperhitungkan. Terbukti dengan beberapa kali proposal dan working paper *realignment* yang diajukan oleh Indonesia ditolak di forum RAN *Meeting*. Penolakan ini terjadi bukan karena Indonesia dianggap kurang mampu dalam mengelola FIR, tetapi juga keaktifan Indonesia dalam *Council* yang masih minim. Indonesia sejak tahun 1962 hingga tahun 2001 merupakan anggota

*Council* tingkat III ICAO. Posisi ini belum merupakan posisi yang strategis, terbukti dengan ditolaknya beberapa kali *working paper* mengenai *realignment* FIR Natuna ini.

Sementara pada kongres internasional ICAO yang ke 38 tahun 2013 di Montreal, Canada, Indonesia gagal menduduki kursi anggota *Council* tingkat II untuk periode 2013-2016. Padahal Kementerian Perhubungan sudah mengajukan 11 *working paper* dan empat *information paper* mengenai kemajuan penerbangan di Indonesia. Sebelumnya, Indonesia juga sudah gagal dalam pencalonan anggota Council II ICAO sebanyak tiga periode berturut-turut. Posisi dan keaktifan Indonesia dalam *Council* ICAO sangat diperlukan dalam masalah ini. Sebab, menjadi anggota *Council* merupakan strategi untuk memperjuangkan kepentingan di tingkat internasional. Peran di Council dapat mempengaruhi kebijakan ICAO. Namun, untuk dapat menjadi anggota *Council* diperlukan keseriusan untuk membenahi masalah kemanan dan keselamatan penerbangan secara keseluruhan.