

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kedaulatan suatu Negara terletak pada wilayah daratan , lautan dan udara. Wilayah udara adalah wilayah yang cukup strategis yang mencakup wilayah daratan dan lautan, wilayah udara juga tempat control ekonomi , politik, pertahanan serta keamanan dan social budaya.

Kedaulatan udara , kedaulatan laut dan darat merupakan tiga kesatuan yang tidak dapat dipisahkan karena itu kedaulatan atas udara adalah hal yang sangat penting dalam suatu Negara. Kedaulatan atas ruang udara adalah ruang yang terletak diatas ruang daratan dan atau ruang lautan sekitar wilayah negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi.

Ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisah-pisahkan. Sebagian besar negara di dunia, termasuk Indonesia, telah meratifikasi *Konvensi Geneva 1944 (Convention on International Civil Aviation)* sehingga kita menganut pemahaman bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya dan tidak dikenal adanya hak lintas damai.

Dengan demikian tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin negara yang bersangkutan.

Semenjak kemerdekaan Indonesia tahun 1945 maka seluruh wilayah dari

wilayah daratan, lautan dan udara pun, sudah menjadi hak dari republik Indonesia. Pada saat awal kemerdekaan Indonesia, Indonesia masih sangat disibukkan oleh pembentukan pemerintahannya yang belum sempurna. Hal ini mengakibatkan wilayah kedaulatan udara Indonesia belum di prioritaskan. Sehingga membuat banyaknya pesawat dari luar Indonesia atau pesawat asing yang melintasi perbatasan ataupun wilayah udara Indonesia tanpa sepengetahuan Negara Indonesia dikarenakan lemahnya pengawasan wilayah udara Indonesia.

Adapun hal yang menyebabkan lemahnya pengawasan terhadap wilayah udara Indonesia dikarenakan kurangnya sumber daya manusia yang minim atau kurang akan pengetahuan yang berkaitan dengan kedirgantaraan wilayah udara serta minimnya alat – alat untuk mengcontrol wilayah udara pada saat itu. Satu tahun setelah kemerdekaan Indonesia *Internasional Civil Aviation Organization ( ICAO )* memberikan kewenangan kepada Negara tetangga yaitu Singapura untuk menangani *Flight Information Region (FIR)* di provinsi kepulauan riau dan natuna. *Flight information region (FIR)* adalah Suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya dan di dalamnya terdapat *Flight Information Service dan Alerting Service*.

*Flight Information Service* adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk 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>1</sup> *Flight*

*Information Region* mempunyai dasar hukum yaitu pasal 28 *Konvensi Chicago tahun 1944 ( Convention On Internation Civil Aviation )*:<sup>2</sup>

- a. Menyediakan, interitor, bandara, layanan radio, layanan meteorology, 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.

Dalam pasal 28 konvensi chicago 1944 jelas bahwa setia Negara telah meratifikasi wajib mengembangkan bandara, pelayanan informasi radio,pusat informasi meteorlogi dan fasilitas navigasi lainnya. Untuk memfasilitasi penerbangan internasional di wilayah territorial. Negara - negara yang ikut berpartisipasi dalam *Internasional Chicago Aviation*

<sup>1</sup> Dewan Penerbangan dan Antariksa Republik Indonesia. *Flight Information Region*. Makalah Kongres Kedirgantaraan Nasional II. Jakarta 2003. termuat dalam Amrizal Mansur, M.ST.

<sup>2</sup> *Convention on International Civil Aviation*, ditandatangani di Chicago pada 7 Desember 1944.



*Organization* ( ICAO ) 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 . menurut konveksi 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 yang terletak di perbatasan laut cina selatan disebelah utara, sebelah barat perbatasan antara Malaysia dan singapura. Sumber daya alam yang ada di provinsi kepulauan riau dan natuna adalah migasnya dan hasil laut yang berlimpah.

Pemerintahan Indonesia pada saat itu menganggap perairan kepulauan natuna sebagai zona international sehingga tidak menjadi masalah yang besar. Instrument - instrument yang mengatur perbatasan laut dan udara pada sebuah Negara pada saat itu juga belum lengkap, sehingga menyebabkan adanya tumpah tindih antar wilayah perbatasan/ pengawasan udara. Pada saat itu dasar hukum penerbangan internasional yang ada hanyalah *Konvesi Chicago tahun 1944* .

*Konvensi Chicago tahun 1944 mengutip Konvensi Paris tahun 1919*

tentang Regulasi Navigasi Udara dalam bab I (satu) sebagaimana ternyata dalam ayat 1(satu) mengatakan “*The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*” yang berarti setiap negara yang meratifikasi konvensi ini mengakui bahwa setiap negara memiliki hak penuh dan eksklusif atas wilayah udara yang berada di atas wilayah teritorialnya. Dalam konvensi ini

melegitimasi dua hal yaitu :

- a. setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh wilayah udaranya demi kepentingan nasionalnya, baik itu ekonomi, politik, pertahanan dan keamanan, serta social budaya.
- b. tidak satupun kegiatan di wilayah udara suatu negara dibenarkan tanpa izin dari negara tersebut sebagaimana diatur dalam perjanjian internasional baik itu secara bilateral maupun secara multilateral.

*United Nations Convention On Law Of The Sea (UNCLOS)* pada tahun 1982 yang diberlakukan pada 16 November 1994 melegitimasi aturan yang menguntungkan negara-negara Kepulauan. *UNCLOS* menetapkan batas teritorial suatu Negara Kepulauan 12 mil laut jauhnya dari pulau-pulau terluarnya diukur pada saat air surut. Indonesia sebagai sebuah negara Kepulauan sesuai dengan *UNCLOS* mendapat perluasan wilayah termasuk perairan Kepulauan Natuna yang pada awalnya merupakan perairan

internasional. Hasil ketetapan *UNCLOS* tersebut merupakan angin segar bagi Indonesia, sebab wilayah Kepulauan Natuna memiliki potensi sumber daya alam yang besar. Namun, kedaulatan Indonesia atas kepulauan riau dan natuna belum lengkap karena wilayah udara dalam *FIR* di kepulauan natuna masih dikuasai oleh singapura, keikut campuran singapura dalam menangani *FIR* ini bermakna bahwa Indonesia belum sepenuhnya berdaulat atas wilayahnya sendiri meskipun Indonesia berdaulat atas daratan dan lautan disekitar wilayah nya sendiri, namun Indonesia masih harus memenuhi Negara tersebut di wilayahnya sendiri.

Dalam hal ini keadaan ini berimplikasi pada aktifitas penerbangan Indonesia yang berada disekitar kepulauan riau dan natuna, setiap aktifitas udara diwilayah keduanya harus diketahui oleh singapura, baik penerbangan sipil maupun penerbangan militer. Hal ini sangat rentan menjadi aksi spionase dan merugikan pihak Indonesia. Selain itu indonesia juga dirugikan secara ekonomi akibat penguasaan *FIR* diatas kepulauan riau dan natuna oleh singapura. Indonesia mendelegasikan pengelolaan navigasi diwilayah udara riau dan natuna kepada singapura. Sementara itu *RANS Charges* dipunggut oleh pemerintahan singapura atas nama pemerintahan indonesia dan dibayarkan kepada PT. Angkasa Pura II.

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 Negeranya 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*.<sup>3</sup> 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 undang-undang tersebut. Maka dari itu pemerintahan indonesia bisa mengusahkan sampai tahun 2024 untuk memaksimalkan merebut *FIR* singapura atas kepulauan natuna dan Riau.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka penulis tertarik melakukan sebuah penelitian dengan judul “ **Kedaulatan Negara Dalam Menjalankan Fungsi Otoritas Ruang Udara Studi kasus Pengaturan Udara Di Provinsi Kepulauan Riau.**

---

<sup>3</sup> <http://www.kemendagri.go.id/news/2007/06/27/ri-mampu-kendalikan-ruang-udara-di-atas-natuna>

## B. Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan diatas, maka terdapat beberapa pertimbangan penulis yang menjadi dasar dalam rumusan permasalahan penelitian ini, diantaranya sebagai berikut :

1. Bagaimana kedudukan hukum otoritas udara Indonesia dalam pengelolaan FIR ( flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau ?
2. Bagaiman upaya yang dapat ditempuh oleh Otoritas udara Indonesia guna mengambil alih pengelolaan wilayah FIR ( Flight Information Region ) di Provinsi Kepulauan Riau ?

## C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian
  - a. Untuk mengetahui ketepatan penerapan aturan yuridis dalam menjalankan otoritas udara Indonesia.
  - b. Untuk mengetahui batas wewenang *Air Traffic Controller (ATC)* di bandar udara Hang Nadim Batam.
2. Manfaat Penelitian
  - a. Manfaat Teoritis dari Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam menganalisa kedudukan hukum otoritas udara di indonesia
  - b. Manfaat Praktis dari Penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi dalam pengambilan langkah hukum,





terhadap pengelolaan FIR ( *Flight Information region*) di

Indonesia.