

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Socrates memberikan pendapatnya tentang pengertian negara, menurutnya negara bukanlah sebuah organisasi yang dibuat oleh manusia demi mencapai tujuan dan kepentingan pribadi.¹ Negara adalah jalan susunan obyektif. Merupakan sebuah subjek hukum yang sangat terutama dan paling terpenting yang mempunyai sebuah kekuasaan dan kewenangan paling besar dalam konteks hukum internasional.² Di dalam Konvensi Montevideo 1933 pasal 1 yang mengatur mengenai hak-hak dan kewajiban-kewajiban negara mengemukakan 4 syarat terbentuknya suatu negara yaitu adalah :

1. adanya penduduk tetap,
2. terdapat sebuah wilayah,
3. memiliki pemerintah yang berdaulat,
4. dan kemampuan untuk melakukan hubungan dengan negara luar.³

empat unsur ini dikategorikan sebagai unsur konstitutif yang mengharuskan untuk unsur ini wajib dan harus terpenuhi sebagai syarat agar terbentuknya suatu negara. kemudian ditambah dengan unsur terakhir yang merupakan sebuah unsur

¹ Suryo Sakti Hadiwijoyo. "Batas Wilayah Negara Indonesia." Yogyakarta : Gava Media, 2009. Hlm.

²

² Sefriani, S.H.,M.hum. " *Hukum Internasional Suatu Pengantar.* " Jakarta : Rajawali Pers. 2012

³ J.G. Starke, " Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh." Jakarta : Sinar Grafika 2010.

yang memiliki sifat sebagai sebuah pernyataan atau deklaratif. Unsur ini bukan termasuk unsur mutlak jika apabila sudah terpenuhinya keempat unsur konstitutif yang terdapat di dalam pasal 1 konvensi Montevideo 1933 tersebut maka bisa saja tidak memerlukan unsur deklaratif untuk dipenuhi.⁴

Dalam hal ini Indonesia yang sudah memenuhi kelima unsur yang dinyatakan sebagai syarat terbentuknya sebuah negara, maka dalam hal ini terbentuklah NKRI atau yang lebih dikenal sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia yang memiliki ciri-ciri sebagai negara kepulauan atau (*Archipelago state*). Indonesia yang diartikan sebagai negara kesatuan memiliki arti seperti sebuah negara yang bukan tersusun dari berbagai macam negara bagian, melainkan hanya memiliki satu buah negara tanpa adanya negara bagian seperti Amerika Serikat. Dan didalam Negara Kesatuan Republik Indonesia hanya terdapat satu buah pemerintah, yaitu pemerintah pusat yang memiliki kewenangan tertinggi dalam beberapa bagian pemerintahan negara, yang bertugas menentukan tindakan bijak yang diambil oleh pemerintahan dan menjalankan fungsi dan tugas pemerintahan yang berada di pusat ataupun yang terdapat di pemerintah daerah.⁵

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki arti penting dengan adanya kesepakatan sebagai sebuah Konvensi. Dikarenakan untuk yang menjadikan awal mula kalinya asas sebuah negara berbentuk gabungan dari gugusan pulau-pulau yang

⁴ Rohannisa Naja Rachma Savitri and Adya Paramita Prabandari, "TNI Angkatan Udara Dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia," *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia* 2, no. 2 (2020): 236–245.

⁵ Prof. H. Soehino. S.H. "*Ilmu Negara*." Yogyakarta : Liberty, 2013. Hlm 224.

menjadi ciri khas sebuah konsep bagi bangsa Indonesia, hal ini berhasil mendapatkan sebuah aturan khusus dan resmi dari masyarakat internasional di seluruh belahan dunia. Hal ini dikategorikan sebagai sebuah hal yang sangat dibutuhkan karena hal ini menjadi sebuah tahap lanjutan secara Internasional dalam moment melahirkan satu wilayah kesatuan yang sama dengan cita-cita atau tujuan yang terdapat di dalam Deklarasi Juanda yang ditetapkan pada tanggal 13 Desember 1957 dengan wawasan nusantara. Negara yang berbentuk kepulauan seperti yang dimaksudkan ialah sebuah negara yang seluruh wilayahnya terdiri dari sebuah atau gabungan dari beberapa gugusan pulau-pulau yang bisa mencakup keseluruhan wilayah kepulauan, wilayah laut dan wilayah darat dan unsur alamiah lain tersebut merupakan sebuah cakupan suatu kesatuan geopolitik yang secara hakiki atau dilihat dari unsur sejarahnya telah diakui sebagai satu wilayah daerah kesatuan.⁶

Negara Indonesia telah diakui sebagai negara Kepulauan terluas oleh seluruh masyarakat internasional hal ini dapat dicapai dikarenakan indonesia memiliki lebih kurang tujuh belas ribu pulau dan bukan hanya itu saja yang menyebabkan indonesia menjadi negara kepulauan terluas, garis pantai Indonesia yang terbentang dari sabang sampai merauke memiliki panjang delapan puluh satu ribu Km. letak Indonesia ini dikategorikan sangat strategis sebagai jalur transportasi baik dari laut maupun udara karena negara Indonesia terletak diantara dua buah benua yaitu dibagian utara oleh benua Asia yang merupakan sebagai atap dunia dan dibagian selatan oleh benua Australia. Dan juga negara Indonesia diapit oleh dua buah samudra yang memiliki

⁶ P. Joko Subagyo, SH. “ *Hukum Laut Indonesia.*” Jakarta : Rineka Cipta, 2013. Hlm. 36-37.

potensi besar sumber daya perikanan yaitu samudera Hindia yang sangat dekat dengan laut natuna utara dan samudera Pasifik. Bukan hanya itu saja, Indonesia juga banyak berbatsan dengan negara lain sehingga mudah untuk menjalin kerja sama diberbagai macam bidang contohnya seperti diwilayah perbatasan darat Indonesia berbatasan dengan Papua New Guinea, timor leste, dan negara tetangga Malaysia. Sementara di daerah laut Indonesia berbatasan dengan Filiphina, Thailand, Singapura, Malaysia dan China.

Sementara itu daerah perbatasan wilayah Indonesia mengikuti peraturan perundang-undangan No. 43 Tahun 2008 tentang wilayah negara yang terdapat di Pasal 6 Ayat 1 Huruf C “di udara mengikuti batas kedaulatan negara di darat dan di laut, dan batasnya dengan angkasa luar ditetapkan berdasarkan perkembangan hukum internasional”.⁷ Dalam hal ini menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan daerah yang sangat strategis bagi jalur perhubungan antar negara baik melalui jalur laut ataupun udara. Dalam hal ini perlu bahwasanya kita tetap menjaga kedaulatan negara wilayah kita terutama di kedua jalur perhubungan tersebut. Di jalur laut kedaulatan Indonesia telah dikurangi dengan hak lintas damai yang diatur didalam Konvensi Hukum Laut Internasional yaitu Pasal 17 yang berbunyi “Dengan tunduk pada Konvensi ini, kapal semua Negara baik berpantai maupun tidak berpantai dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial”.⁸

⁷ Pasal 6 Ayat 1 Huruf C Undang-Undang No 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara

⁸ Pasal 17 *United Nation Convention Law Of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982)

Berlakunya Hak lintas damai ini dianggap tidak dapat memuaskan kepentingan negara yang berlayar di jalur tersebut, dikarenakan memiliki hal penentu lain yang diatur di dalam Konvensi Hukum Laut Internasional dan hak lintas ini dapat ditanggihkan apabila dianggap dapat membahayakan kedaulatan dan keamanan negara.⁹

namun berbeda di wilayah udara dimana pesawat asing tidak memiliki hak lintas damai dan kedaulatan atas ruang udara di pegang penuh oleh negara. hal ini sesuai dengan Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa “ *The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory* ”. yang diartikan dalam bahasa Indonesia. “ setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas wilayahnya ”.¹⁰

Kesungguhan pemerintah Indonesia untuk melindungi seluruh dan segenap kedaulatan di wilayah ruang udara telah ditegaskan melalui pembentukan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang menjelaskan dengan tegas dan serius bahwa “Negara Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia”.¹¹

Namun nyatanya saat ini *Flight Information Region* atau yang lebih dikenal dengan sebutan FIR Indonesia di wilayah Kepri, Kepulauan Natuan, dan kota Batam

⁹ Dhiana Puspitawati. “ Hukum Laut Internasional.” Depok : Kencana, 2017. Hlm. 117.

¹⁰ Lenny Husna and Agus Riyanto, “Peran Pemerintah Dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau,” *Jurnal Cahaya Keadilan* 7, no. 2 (2019): 395.

¹¹ Pasal 5 Undang-Undang No 5 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

masih dikelola oleh pemerintah atau otoritas dari Singapura, di Indonesia terdapat 2 *Flight Information Region* yaitu FIR yang berada di wilayah Jakarta dan sekitarnya kemudian FIR yang berada di wilayah kota Makassar, dan FIR terakhir yang dibantu oleh FIR Singapura untuk wilayah di atas Batam, Kepri, dan Natuna (sektor A, B, dan C).¹²

ada beberapa hal yang mendasari kenapa hal ini bisa terjadi, pada saat itu organisasi Internasional yang bergerak dibidang penerbangan sipil atau yang lebih dikenal dengan sebutan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) melalui acara perundingan *Regional Air Navigation I* (RAN I) yang memberikan mandate kepada otoritas pemerintah negara Singapura untuk mengelola dan mengatur lalu lintas udara wilayah ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna karena pada saat itu baik dibagian sumber daya manusia dan teknologi yang dimiliki Indonesia saat itu masih belum dikategorikan cukup dan memenuhi standard internasional hal ini dianggap berbahaya karena FIR di wilayah itu merupakan jalur lalu lintas udara yang sangat padat.

Indonesia pada saat itu baru juga merdeka yang menyebabkan Belum memiliki banyak pengalaman dalam hal mengatur dan mengelola lalu lintas penerbangan, baik penerbangan komersil, internasional maupun militer. Jadi, Singapura pun memiliki inisiatif untuk mengelola lalu lintas udara di wilayah ruang udara yang terletak diatas wilayah zona perairan Indonesia tersebut, supaya untuk mencegah terjadinya

¹² Husna and Riyanto, "Peran Pemerintah Dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Kepulauan Riau."

kekacuan dan pelanggaran di wilayah ruang udara yang tidak akan menimbulkan sebuah bahaya di atas wilayah kedaulatan Indonesia. Niat baik Singapura inipun disetujui oleh otoritas pemerintah Indonesia dengan memberikan adanya pertimbangan bahwa pada waktu itu perairan yang berada di wilayah pulau Natuna dan Kepulauan Riau masih dikategorikan sebagai perairan internasional sehingga niat baik Singapura tersebut dianggap belum akan mengusik kedaulatan wilayah Indonesia. Namun hal ini menimbulkan masalah ketika Indonesia ikut meratifikasi konvensi hukum laut berskala internasional atau yang lebih dikenal dengan sebutan UNCLOS 1982 dimana yang sebelumnya perairan di wilayah Kepri dan kepulauan Natuna masih merupakan perairan internasional kemudian menjadi perairan punya Indonesia. Hal ini dikarenakan sebelumnya lebar laut teritorial sebuah negara selebar tiga mil dan kemudian berubah menjadi dua belas mil di hitung dari garis pangkal yang ditetapkan oleh daerah negara pantai sesuai dengan pasal 3 Konvensi Hukum Laut Internasional atau UNCLOS 1982 “Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini”.¹³

Maka setelah perairan tersebut menjadi perairan teritorial Indonesia, pemerintah Indonesia pun berinisiatif ingin mengambil alih FIR yang dikelola Singapura tersebut melalui perundingan *Regional Air Navigation II* atau yang lebih dikenal dengan sebutan pertemuan RAN II yang dilaksanakan di Singapura pada tahun 1983. Di pertemuan tersebut Indonesia meminta kembali haknya untuk mengelola wilayah

¹³ Pasal 3 *United Nation Convention Law Of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982)

ruang udaranya di wilayah perairan Kepri dan Kepulauan Natuna namun, hal itu masih saja di tolak karena Indonesia dipercaya masih belum memiliki kemampuan dan memenuhi kriteria untuk mengelola ruang wilayah udara diperairan tersebut. Alasan kenapa Indonesia dianggap masih belum mampu itu masih dengan alasan yang sama pada saat pertemuan *Regional Air Navigation I* (RAN I) yaitu baik dari bidang peralatan, organisasi yang berwenang, dan tenaga ahli.

Bukan sampai disitu saja tindakan Indonesia untuk merebut kembali ruang wilayah udaranya tidak berhenti sampai situ saja di pertemuan selanjutnya *Regional Air Navigation III* atau yang lebih dikenal dengan pertemuan RAN III yang dilaksanakan di ibu kota Thailand pada tahun 1993. Di pertemuan kali ini Indonesia melakukan sesuatu hal yang berbeda dari dua pertemuan sebelumnya, Indonesia dengan membuat *Working Paper* atau yang lebih dikenal dengan sebutan WP No. 55 tentang hal-hal yang akan direncanakan untuk dilaksanakan di atas wilayah Kepri dan kepulauan Natuna dan salah satu kegiatan yang dilakukan yaitu akan melakukan peninjauan ulang batas wilayah FIR.¹⁴

perundingan tersebut menghasilkan kesepakatan bahwa WP No. 55 dapat diterima, dan dengan munculnya *counter paper* yang dikeluarkan oleh otoritas pemerintah Singapura, maka organisasi penerbangan sipil internasional menyarankan agar hal ini diselesaikan secara baik-baik demi menjaga hubungan baik antara Singapura dan Indonesia. Untuk memenuhi saran yang di berikan oleh ICAO tersebut

¹⁴ Harry Purwanto, "Rute Penerbangan Di Atas Alur Laut Kepulauan; Perspektif Indonesia," *Perspektif Hukum* 14, no. 1 (2014): 1.

akhirnya Indonesia dan Singapura sepakat untuk mengadakan pertemuan dan menandatangani persetujuan antara pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah Republik Singapura atas peninjauan ulang batas antara FIR Singapura dan FIR di wilayah Jakarta. Persetujuan yang ditandatangani oleh menteri perhubungan RI dan menteri perhubungan Singapura ini yang telah ditandatangani pada tanggal 21 September 1995.¹⁵ Yang menyetujui hal-hal

1. dasar penetapan batas yang diperjanjikan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.
2. ruang udara di atas kepulauan Natuna diberi sebutan sektor A, sektor B dan sektor C.
3. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor A kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian 37.000 kaki.
4. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor B kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tidak terhingga (unlimited height)
5. Sektor C tidak termasuk didalam perjanjian tersebut, namun perlu dicatat bahwa penyelesaian pengaturan lalu lintas penerbangan di sektor C harus diselesaikan antar Indonesia, Singapura dan Malaysia.
6. Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau Routes Air Navigasi Services (RANS) Charges di wilayah

¹⁵ *Ibid.*

yurisdiksi Indonesia. Khususnya pada sektor A yang telah didelgasikan tanggungjawab pemberian layanan navigasi penerbangan kepada Singapura, selanjutnya hasil yang terkumpul akan diserahkan kepada Pemerintah Indonesia melalui PT. (Persero) Angkasa Pura II, sedangkan Sektor B masih merupakan permasalahan yang harus dibahas antara pemerintah Indonesia dan pemerintah Malaysia.¹⁶

Perjanjian ini pun diberikan dasar hukum yang kuat oleh keputusan yang dikeluarkan presiden melalui Keputusan Presiden Nomor 7 tahun 1996 Pasal 1 “*Mengesahkan Agreement between the Government of the 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 Information Region, yang telah ditandatangani Pemerintah Republik Indonesia di Singapura, pada tanggal 21 September 1995 sebagai hasil perundingan antara Delegasi-delegasi Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura, yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris sebagaimana terlampir pada Keputusan Presiden ini*”.¹⁷

Sebagai tindakan lanjutan terhadap kesepakatan antara pemerintah Indonesia dan pememrintah Singapura kedua negara tersebut membuat surat bersama (*joint letter*) yang diberikan tujuan kepada *ICAO Regional Office* di ibu kota Thailand pada tanggal 10 Mei 1996. Isi dari Surat tersebut yaitu menginformasikan isi perjanjian

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Pasal 1 KEPRES No 7 Tahun 1996

antara kedua belah pihak negara dengan menghendaki permohonan demi mendapatkan pengesahan dari organisai penerbangan sipil internasional.¹⁸

Setelah disahkannya perjanjian itu masih ada di temukan beberapa kelemahan dalam perjanjian tersebut seperti di point 2,3, dan 4 yang dimana pemerintah RI menyerahkan pendelegasian kewajiban pelayanan navigasi lalu lintas udara kepada pihak otoritas pemerintah Singapura yang dalam hal ini menimbulkan adanya pelanggaran atas kedaulatan ruang udara Indonesia dan juga dalam persetujuan ini muncul masalah baru yaitu tidak diaturnya waktu kapan perjanjian ini akan berakhir. Namun perjanjian itu hanya akan mengatur persoalan akan dilakukan peninjauan ulang setiap lima tahun sekali dan akan di perpanjang kembali apabila kedua belah pihak sepakat untuk memperpanjangnya. Hingga hampir 20 tahun perjanjian tersebut berlangsung belum ada dilakukannya peninjauan kembali. Dan pada tahun 2019 Indonesia dan singapura sepakat untuk melakukan *Framework Discussion Between Indonesia and Singapore* di dalam isi diskusi itu di jelaskan bahwa Pemerintah RI dan otoritas pemerintah Singapura akan melakukan kerja sama demi untuk mengakhiri permasalahan dalam masalah FIR dan penentuan area latihan militer di Laut Natuna utara menyesuaikan dengan Pasal 51 konvensi hukum laut Internasional. dan antara pemerintah Republik Indonesia dan singapura mengerti bahwasanya FIR itu tidak merupakan masalah kedaulatan melainkan masalah keselamatan dan dalam hal pengelolaan lalu lintas udara. Hal ini terlihat aneh dan menunjukkan sikap ketidakseriusan permerintah Indonesia dalam menangani masalah ini yang pertama

¹⁸ Purwanto, "Rute Penerbangan Di Atas Alur Laut Kepulauan; Perspektif Indonesia."

bahwasanya pasal 51 UNCLOS itu tidak berbicara masalah militer melainkan masalah perikanan dan FIR itu tidak hanya berbicara masalah *Safety* namun terutama juga masalah *Sovereignty*. Dalam hal ini penting bahwasanya kita untuk peduli akan hal ini karena ini berbicara masalah kedaulatan udara NKRI yang telah berpuluh-puluh tahun tidak di ambil alih. Sehingga, sulitnya kita untuk menjaga kedaulatan Indonesia dan juga bukan hanya masalah kedaulatan saja dibidang keamanan wilayah dan perekonomian pun banyak terdapat hal dicurangi dan dilanggar yang dilakukan dari otoritas pemerintah Singapura yang menyebabkan indonesia sulit untuk mewujudkan kesejahteraan terhadap seluruh rakyat Indonesia seperti saat ini. maka dari itu saya selaku penulis penelitian yang berbentuk skripsi ini memiliki ketertarikan khusus untuk melakukan penelitian terkait dengan judul **“URGENSI TAKE OVER FLIGHT INFORMATION REGION (FIR) YANG DIKUASAI OLEH SINGAPURA TERHADAP KEDAULATAN INDONESIA DALAM PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL.**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana perspektif hukum internasional terkait pengaturan *Flight Information Region* (FIR) wilayah Indonesia atas penguasaan singapura?
2. Bagaimana upaya Indonesia dalam pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) yang saat ini dikuasai oleh singapura?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis bahwasanya FIR ini bukan hanya berbicara masalah memberikan informasi terkait lalu lintas penerbangan namun juga berbicara masalah kedaulatan secara mutlak suatu negara.
2. Untuk menguraikan bagaimana peran pemerintah dalam upaya untuk melakukan pengambilalihan FIR diatas wilayah Kepulauan Riau.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini bermanfaat untuk dapat dijadikan bahan kajian untuk penelitian selanjutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah dapat memberikan kembali hak kedaulatan Indonesia atas FIR supaya pemerintah Indonesia atau aparat penegak hukum dalam menjalankan tugasnya untuk mempertahankan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) di ruang udara wilayah secara utuh