

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada abad 19, setelah berhasil ditemukannya pesawat terbang oleh Wright bersaudara, ruang udara mulai diperhitungkan oleh masyarakat internasional. Namun pada masa permulaan perkembangan tersebut, wilayah udara belum begitu penting. Staff umum kerajaan Inggris pada tahun 1909 memberikan pendapat dan nasehatnya kepada pemerintah Inggris, bahwa pesawat terbang tidak mempunyai peran militer serta bukan merupakan ancaman yang berarti. Pesawat terbang pada waktu itu dengan bantuan angin, hanya mampu menjelajah sejauh kurang lebih 3-4 mil saja. Karena itu ancaman daripadanya praktis kecil. Pada masa itu konsep kedaulatan negara di ruang udara belum begitu penting. Pesawat-pesawat terbang yang cukup banyak pada waktu itu, yaitu balon-balon udara, bebas diterbangkan dari satu negara dan mendarat di negara lain atau kemana saja pesawat tadi terbawa oleh angin. Misalnya balon-balon zeppelin dari Jerman, naik dan kemudian terbang melalui negara Swiss tanpa diperhitungkan ijin atau keberatan negara tersebut. Adapula seorang penerbang bangsa Perancis, BLEROIT, yang telah melakukan penerbangan yang menggemparkan pada tahun 1909 dari perancis menyeberangi selat Calais untuk kemudian mendarat di Inggris tanpa adanya keberatan dari pihak Inggris. Pada waktu itu banyak pula penerbang bangsa Jerman melakukan penerbangan dengan balon-balon untuk kemudian dengan

bebas mendarat di Perancis tanpa adanya hambatan-hambatan apapun dari pihak Perancis. Meskipun pada tahun 1908 pihak Perancis mulai mempersoalkan segala bentuk penerbangan tersebut, namun sekalipun setiap penerbang-penerbang Jerman (kebanyakan perwira-perwira Angkatan Darat) memasuki ruang udara di atas perancis dan kemudian mendarat, mereka selalu diterima dengan baik oleh pejabat-pejabat Perancis.¹

Pada waktu meletusnya Perang Dunia I yang melibatkan pula pesawat-pesawat udara dengan teknik yang lebih maju, pesawat ini telah menjadi ancaman bagi keamanan negara. Pesawat udara sudah mulai dapat melakukan pemboman udara dan spionase. Karena itu, negara-negara secara sepihak mulai menerapkan kedaulatannya di (ruang) udara di atas wilayahnya. Pengaruh dari hukum Romawi tentang hak kepemilikan di udara dikenal suatu prinsip yang berbunyi *Cujus est solum, Ejus est usque ad coelum*, yang berarti bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah, ia juga memiliki apa yang berada di dalam tanah dan juga ruang yang berada di atasnya tanpa batas (*ad infinitum; up to the sky*).² Prinsip ini diatur dalam pasal 1 konvensi paris 1919 yang memberikan kepada suatu negara “kedaulatan lengkap dan eksklusif” di atas wilayahnya. Konvensi paris 1919 ini diganti oleh konvensi Chicago tahun 1944 (*convention on international civil aviation*) yang diterima secara

¹ Adolf Huala, 2002, *Aspek Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, PT Raja Grafindo Persada Jakarta, hlm.132.

² Chappy hakim, Sejauh Mana Indonesia Berdaulat di Udara, diakses melalui <http://firmanyudha.wordpress.com/2007/01/09/sejauh-mana-indonesia-berdaulat-di-udara-by-chappy-hakim/> pada hari Selasa tanggal 04 september 2007

universal. Dalam pasal 1 konvensi ini diatur kembali bahwa setiap negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan wewenang untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Pesawat-pesawat negara lain, baik pesawat sipil ataupun militer tidak punya hak untuk memasuki ruang udara atau mendarat di wilayahnya tanpa persetujuannya.³

Dalam Perang Dunia II puncak dampak penyerangan pesawat udara ini adalah pemboman bom nuklir melalui pesawat-pesawat pembom Amerika Serikat atas Hiroshima dan Nagasaki tahun 1945. Sejak peristiwa itu pula negara-negara menjadi semakin sadar akan peranan ruang udara. Negara-negara menjadi semakin peka terhadap setiap pelanggaran terhadapnya, misalnya masuknya pesawat udara asing tanpa ijin kedalam wilayah udaranya. Akibat masuknya pesawat udara 'asing' ini dapat berakibat yang sangat fatal. Pesawat militer "Canberra" milik India yang ditembak jatuh oleh Pakistan ketika mengadakan survey udara tahun 1957 adalah suatu contoh begitu pekanya wilayah udara ini.⁴

Kemajuan teknologi ruang angkasa menyebabkan negara-negara dapat meletakkan satelitnya di ruang angkasa, seperti halnya Uni Soviet yang berhasil meletakkan satelitnya di atas ruang angkasa negara lain. Prinsip *usque ad coelum* (*Cujus est solum, Ejus est usque ad coelum*) tidak dapat dipertahankan lagi di era satelit. Dengan adanya kenyataan tersebut secara umum ruang di atas bumi dapat dibagi menjadi ruang udara (aero space) dan ruang angkasa (outer space). Setelah era satelit, secara umum diikuti ketentuan

³ Huala, op.cit., hlm. 133.

⁴ Ibid., hlm. 134.

bahwa batas dari ruang udara adalah sampai batas ketinggian tertentu pesawat udara dapat terbang atau mengudara. Ketentuan mengenai ruang udara yang Negara kolong berdaulat, dalam hukum internasional secara garis besar diatur dalam Konvensi Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasional serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, sedangkan ruang di atas batas sampai pesawat udara mampu mengudara tersebut atau batas minimum orbit satelite secara umum pengaturannya dalam hukum internasional terdapat dalam *Treaties and Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space*, (selanjutnya disebut Space Treaty 1967). Di angkasa luar (outer space) Negara kolong tidak berdaulat karena ini menjadi wilayah internasional. Makin pesatnya teknologi penerbangan dewasa ini menyebabkan wilayah udara menjadi semakin penting bagi penyelenggaraan kehidupan bernegara. Dengan ini wilayah udara menjadi salah satu komoditas yang sangat penting untuk kepentingan komersial, juga untuk kepentingan pertahanan keamanan terkait dengan pesawat militer atau pesawat tempur.

Kedudukan hukum di ruang udara suatu negara dipengaruhi oleh hukum wilayah permukaan (wilayah daratan).⁵ Konvensi Chicago 1944 telah mengatur wilayah udara di atas laut teritorial. Dalam hal demikian wilayah

⁵ Supancana I.B.R., 2001, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Perjanjian Internasional di Bidang Kewilayahan*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Jakarta, hlm. 66

udara di atas laut teritorial juga diatur dalam konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention On Territorial Sea* dan Konvensi (Perserikatan Bangsa-Bangsa) PBB tentang Hukum Laut 1982. Pasal 2 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 mengatur bahwa kedaulatan negara pantai meliputi ruang udara di atas laut teritorial dan lapisan tanah dasar laut.⁶ Di ruang udara di atas laut teritorial tersebut tidak berlaku hak lintas damai seperti halnya pada Hukum Laut. Prinsip negara kepulauan telah mendapat pengakuan internasional. Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut Indonesia memiliki kedaulatan secara lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah daratan, laut teritorial dengan perairan kepulauan (archipelagic waters) dan perairan pedalaman. Sebagai suatu negara berdaulat Indonesia berhak untuk membuat, menetapkan, melaksanakan dan menegakkan berbagai peraturan perundang-undangan guna mengatur segala aspek yang berkaitan dengan wilayah udaranya. Penegasan mengenai wilayah udara Indonesia terdapat dalam pasal 1 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang menetapkan sebagai berikut : "Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah yang diatur dengan peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia." Sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah udara terdapat dalam Pasal 4 yang diatur sebagai berikut : "Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah Republik Indonesia." Dengan adanya kedaulatan tersebut Indonesia mempunyai hak dan wewenang secara lengkap dan eksklusif untuk mengatur dan mengelola wilayah udaranya baik untuk

⁶ Ibid., hlm. 67.

kepentingan kesejahteraan maupun keamanan negara, untuk itu tidak ada satu pihak pun di luar negara kolong yang diperbolehkan menggunakan ruang udara suatu negara, kecuali terlebih dahulu mendapat izin dari Negara Republik Indonesia atau apabila telah diatur dalam suatu perjanjian baik bilateral maupun multilateral antara negara-negara yang bersangkutan.

Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Terhadap Wilayah Udaranya tidak terjadi secara penuh seperti diatur dalam hukum positif berupa *Convention on International Civil Aviation*, Chicago, 7 Desember 1944. Dalam pasal 1-nya di sebutkan bahwa “Setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya” dan memperhatikan asas-asas hukum yang ada dalam penerbangan di antaranya asas manfaat, asas usaha bersama dan kekeluargaan, asas keadilan dan merata, asas keseimbangan, asas kepentingan umum, asas keterpaduan, asas kesadaran hukum, asas kemandirian, asas anti monopoli, asas keterbukaan, asas berkelanjutan⁷. Sedangkan di sisi lain fakta hukumnya adalah ada sebagian wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia yang berstatus sebagai wilayah yang Indonesia tidak memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif, yaitu wilayah udara yang berada di bawah pengaturan Flight Information Region (FIR) Singapura.

⁷ Pasal 3 dalam UU Republik Indonesia Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan; Diakses melalui http://www.dephub.go.id/modules/Upload_File/files/Pertama-Psl20%20pnbr.doc pada hari Selasa tanggal 04 september 2007

Disinilah letak pentingnya mengetahui bagaimana Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Terhadap Wilayah Udaranya berkaitan dengan Pengaturan Flight Information Region (FIR) oleh Singapura.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah seperti tersebut diatas, diperoleh rumusan masalah sebagai berikut :

bagaimanakah Pengaruh Pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian wilayah udara Indonesia oleh Singapura terhadap Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Di Wilayah Udaranya ?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui bagaimanakah Pengaruh Pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian wilayah udara Indonesia oleh Singapura terhadap Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Di Wilayah Udaranya.

D. Manfaat Penelitian

1. Obyektif:

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan Ilmu hukum pada Umumnya, serta bagi perkembangan Ilmu hukum dibidang Hukum Internasional khususnya tentang Hukum Angkasa mengenai kedaulatan negara diruang udara pada khususnya.

2. Subyektif:

Bagi peneliti sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi keserjanaan di bidang Ilmu Hukum.

E. Keaslian Penelitian

Sepengetahuan peneliti, penelitian dengan judul “Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Terhadap Wilayah Udaranya berkaitan dengan Pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian Wilayah Udara Indonesia oleh Singapura” belum pernah diteliti oleh peneliti lain (bukan duplikasi), dan merupakan karya asli dari peneliti. Jika ada penulis lain yang meneliti tentang hal yang berkaitan dengan judul di atas, penelitian tersebut adalah berbeda dengan yang diteliti penulis.

F. Batasan Konsep

Pengertian kedaulatan yang berkaitan dengan ruang udara di atas wilayah yang dikuasai dan di atas perairan yang tunduk pada kedaulatan negara, terdapat sejumlah teori yang beragam, tetapi dianggap bahwa satu-satunya teori yang diterima oleh semua negara adalah teori kedaulatan dari negara kolong (*subjacent State*) bahwa setiap negara memiliki kedaulatan lengkap dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayah yang dikuasai.⁸ Di dalam wilayah inilah negara memiliki wewenang untuk membuat, mengatur, melaksanakan, dan menegakkan hukum nasionalnya. D.P.O’Connell

⁸ Starke, J.G., 1988, *Pengantar Hukum Internasional*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 210 (Terjemahan)

berpendapat, karena pelaksanaan kedaulatan berdasarkan pada wilayah, maka wilayah adalah konsep fundamental hukum internasional.⁹ . Membicarakan pengertian wilayah udara, perlu diketahui bahwa semua negara pasti mempunyai wilayah darat dan wilayah udara. Dalam pengertian ini ruang udara di atas (wilayah darat, wilayah laut teritorial, perairan pedalaman, dan perairan kepulauan) itulah yang merupakan wilayah udara.. Dalam pengertian hukum internasional pada ruang udara itu beroperasi pesawat-pesawat udara.¹⁰ . Pengertian Flight Information Region (FIR) adalah suatu wilayah atau sebagian wilayah yang pengaturan akan system penerbangannya baik jalur penerbangan, dan hal yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan di jalur penerbangan tersebut tunduk pada suatu system pengaturan di bawah Flight Information.

Pengertian Wilayah Udara Indonesia adalah wilayah kedaulatan menurut konsep *Archipelagic State* yaitu wilayah udara yang ruang udaranya berada di atas wilayah kedaulatan Indonesia, baik diatas wilayah darat dan wilayah laut (laut teritorial, perairan pedalaman dan perairan kepulauan) yang tunduk pada kedaulatan Indonesia. Dari pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan judul Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Terhadap Wilayah Udaranya berkaitan dengan Pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian Wilayah Udara Indonesia oleh Singapura adalah hasil dari proses, cara, perbuatan melaksanakan kedaulatan yang dimiliki oleh suatu negara dalam melaksanakan yurisdiksi eksklusif secara penuh dan utuh,

⁹ Huala, Loc.cit.

¹⁰ Sulaiman, Loc.cit.

di wilayahnya berkaitan dengan proses, cara, perbuatan mengatur suatu wilayah atau sebagian wilayah yang pengaturan akan system penerbangannya baik jalur penerbangan, dan hal yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan di jalur penerbangan tersebut tunduk pada suatu system pengaturan dibawah Flight Information di wilayah kedaulatan menurut konsep *Archipelagic State* yaitu wilayah udara yang ruang udaranya berada di atas wilayah kedaulatan Indonesia, baik di atas wilayah darat dan wilayah laut (laut territorial, perairan pedalaman dan perairan kepulauan) yang tunduk pada kedaulatan Indonesia oleh Singapura.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian hukum yang dilakukan adalah penelitian hukum normatif yang berupa peraturan perundang-undangan yaitu melakukan abstraksi tentang bagaimanakah pelaksanaan kedaulatan Indonesia terhadap wilayah udaranya berkaitan dengan pengaturan flight information region (FIR) di sebagian wilayah udara Indonesia oleh Singapura.

Peneliti melakukan deskripsi hukum positif, analisis hukum positif, interpretasi hukum positif dan menilai hukum positif.

2. Sumber data

a. Bahan hukum primer meliputi :

Norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan yang terkait, baik yang berlaku dalam hukum internasional maupun hukum nasional Indonesia.

b. Bahan hukum sekunder berupa pendapat hukum dari buku-buku, makalah, jurnal dan berita televisi. Penulis juga menggunakan kamus yaitu Kamus Besar Bahasa Indonesia.

3. Metode Pengumpulan Data

a. Studi kepustakaan

Yaitu suatu cara pengumpulan data dengan mempelajari peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal, koran, berita dari Internet yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.

b. Studi Lapangan

Yaitu mengumpulkan informasi dengan cara bertanya langsung kepada subyek yang diharapkan dapat memberikan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan peneliti, berupa pendapat hukum berkaitan dengan permasalahan hukum yang diteliti. Yang menjadi narasumber adalah : Pejabat yang berwenang di lingkungan Departemen Perhubungan Udara Republik Indonesia, di LAPAN, dan TNI-AU.

4. Metode Analisis Data

Dalam penelitian hukum normatif, penulis menggunakan analisis kualitatif yaitu analisis dengan menggunakan ukuran kualitatif. Proses penalaran dalam menarik kesimpulan menggunakan proses penalaran deduktif, yaitu berangkat dari hal-hal yang bersifat umum kemudian dianalisa secara khusus sehingga dapat diketahui Bagaimanakah Pelaksanaan Kedaulatan Indonesia Terhadap Wilayah Udaranya berkaitan dengan Pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian wilayah kedaulatan udara Indonesia oleh Singapura

H. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi latar belakang; rumusan masalah; tujuan penelitian; manfaat penelitian; keaslian penelitian; batasan konsep; metode penelitian; sistematika penulisan.

BAB II : PEMBAHASAN

A. Tinjauan umum mengenai pelaksanaan kedaulatan Indonesia terhadap wilayah udaranya

B. Tinjauan mengenai pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian wilayah udara Indonesia oleh Singapura

C. Tinjauan tentang pengaruh pengaturan Flight Information Region (FIR) di sebagian wilayah udara Indonesia oleh Singapura terhadap pelaksanaan kedaulatan Indonesia di wilayah udaranya.

BAB III : PENUTUP

A. Kesimpulan

B. Saran

