

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kedaulatan adalah puncak kewibawaan tertinggi yang melekat dalam diri suatu negara. Menjadi keharusan suatu negara memiliki kewibawaan tertinggi yang bersifat tak terbatas. Tidak terbagi-bagi, tertinggi, dan asli merupakan sebuah ciri serta sifat dari suatu kedaulatan. Indonesia yang merupakan salah satu negara yang merdeka dan berdaulat dituntut untuk mampu memepertahankan segala bentuk kedaulatan baik dalam aspek hukum, politik, teritorial ruang udaran dan ruang angkasa. Indonesia yang merupakan sebuah negara kepulauan secara mutlak memiliki bentang luas kedaulatan udara sepanjang 5.110 km. Semua negara secara tegas dijamin memiliki kedaulatan yang utuh dan penuh akan ruang udara yang menjadi bagian dari wilayah kedaulatannya dalam Pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944. Wilayah kedaulatan Indonesia membentang secara penuh dan eksklusif terhadap ruang udaranya yang berada diatas daratan dan diatas wilayah perairan yang menurut undang-undang dikatakan sebagai perairan teritorial negara Indonesia.¹ Kedaulatan atas ruang udara dikatakan penuh adalah karena bersifat mutlak, sedangkan sifat eksklusif dikonotasikan bahwa suatu negara berhak memanfaatkan dan mengatur ruang udaranya secara independent.²

Eksklusifitas yang dimiliki Indonesia atas kedaulatan wilayah udaranya mengarahkan pada langkah konkrit dalam kegiatan pengawasan dan penjagaan terhadap wilayah udara, hingga ke ruang udara di gugusan pulau terkecil. Dalam melaksanakan pengawasan dan penjagaan pada daerah-daerah tersebut digunakan teknologi radar yang berfungsi memonitor segala yang dapat membahayakan wilayah kedaulatan negara, namun terdapat kelemahan bahwa radar ini tidak dapat dioperasikan terus-menerus dalam 24 jam. Hal ini menjadi salah satu faktor timbulnya (*Security Hole*) atau lubang pengawasan, yang mana lubang ini tidak dapat dilakukan pengawasan sebagaimana halnya yang terjadi pada wilayah kedaulatan udara diatas Kepulauan Riau.

Keterbatasan dalam pengelolaan pengawasan wilayah udara inilah yang menjadikan dasar pendelegasian FIR diatas Kepulauan Riau kepada Singapura.

¹ Priyatna Abdurrasyid. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Fikahati Aneska. 2003. hlm. 161-162.

² Kresno Buntoro. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal. 2012.hlm13

Dalam Anex 11 Konvensi Chicago 1944 diatur mengenai kebijakan pendelegasian pelayanan wilayah udara diatas Kepulauan Riau oleh Indonesia kepada Singapura dengan alasan bahwa Indonesia belum berkompeten mengontrol wilayah udara tersebut.³

Dinamika pendelegasian FIR ini bermula pada tahun 1973 dengan diadakannya perundingan di Dublin yang menghasilkan suatu kesepakatan RAN I yang pada intinya Indonesia melalui ICAO memberikan kewenangan pendelegasian pelayanan navigasi ruang udara diatas Kepulauan Riau kepada FIR Singapura dan Malaysia pada waktu itu dengan alasan keselamatan penerbangan. Pada saat penandatnganan perjanjian tersebut, perairan disekitaran Kepulauan Riau masih menjadi perairan internasional, namun dengan ditandatanganinya Konvensi Hukum Laut pada tahun 1982 secara otomatis mengakomodir bahwa perairan disekitaran Kepulauan Riau menjadi wilayah kedaulatan Indoensia.⁴

Upaya pengambilalihan terus dilakukan, walaupun dalam beberapa kesempatan tidak mendapatkan hasil yang diinginkan, namun pada tahun 1995 Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura menandatangani *Agreement between Goverment of the Republic of Singapura onthe Realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information Region and theJakarta Flight Information Region* yang pada initinya membahas mengenai pengambilalihan FIR Singapura kepada Indonesia, Kemudian sebagaimana diatur dalam hukum tata negara, perjanjian tersebut diratifikasi melalui Kepres No. 7 Tahun 1996. Sejak saat itu upaya pengambilalihan FIR dilakukan secara bilateral antara Indonesia dan Singapura

disadari oleh Indonesia karena sangat berpengaruh terhadap kedaulatan bangsa. Sebagaimana fakta yang diperoleh TNI Angkatan Udara menginventarisir bahwa ada 165 kasus pelanggaran wilayah udara di Indonesia.⁵ Dalam catatannya pada tahun 2018 TNI AU mencatat sebanyak 127 kasus terjadi . Sementara, pada tahun 2017 menyumbang sebanyak 19 kasus. Lalu, pada tahun 2016 terdapat 44 kasus pelanggaran wilayah udara nasional. Tahun 2015 menyumbang jumlah kasus terbanyak yakni 193 kasus. Dan pada tahun 2014 terdapat 50 kasus pelanggaran wilayah udara.⁶

³ Sefriani. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja grafindo. 2004. hlm. 224

⁴ Martono, H.K. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 2007. hlm. 16. 273

⁵ Chaerul Umam. "KSAU Sebut Banyak Pelanggaran Terjadi Terhadap Wilayah Udara Indonesia".

<https://www.tribunnews.com/nasional/2019/07/02/ksau-sebut-banyak-pelanggaran-terjadi-terhadap-wilayah-udara-indonesia>. Diakses atau diunduh pada 22 Februari 2020 Pukul 10.06 WIB.

⁶ Riza Fathoni. "Sepanjang 2018, TNI AU Catat Ada 127 Kasus Pelanggaran Wilayah Udara

Nasional.<https://nasional.kompas.com/read/2018/12/17/14574831/sepanjang-2018-tni-au-catat-ada-127-kasuspelanggaran-wilayah-udara-nasional>. Diakses atau diunduh pada 22 Februari 2020 Pukul 10.08 WIB

Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Chicago 1944. Namun, hak yang dimiliki oleh suatu negara atas wilayah kedaulatan udaranya dapat dilakukan pendelegasian pengelolaan terkait pelayanan navigasi udara kepada negara lain dengan dasar negara berdaulat tersebut tidak mampu memenuhi standarisasi kompetensi yang ditentukan oleh ICAO. Pendelegasian tersebut harus dilakukan melalui penandatanganan *Mutual Agreement*. Dalam hal terjadinya suatu perubahan baik secara kompetensi maupun secara mendasar, *Mutual Agreement* tersebut dapat dilakukan pembatalan. Mengakhiri kesepakatan tersebut sejatinya menjadi amanat Undang-undang seperti yang dinyatakan dalam Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan “*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 Undang Undang ini berlaku*”.⁷

Dalam hal pendelegasian pelayanan wilayah udara sebagaimana telah dijabarkan pada paragraph-paragraf sebelumnya, permasalahan yang ditimbulkan bukan hanya terbatas pada aspek kedaulatan semata, melainkan meluas hingga berdampak pada aspek pertahanan wilayah udara, sosial-politik, dan kerugian di bidang ekonomi. Dalam kaitannya mengenai kerugian ekonomi, Pulau Batam saat ini tumbuh menjadi wilayah yg produktif di Kepulauan Riau dan menjadi pusat pertumbuhan di daerah tersebut. Sebagai pusat pertumbuhan, tentunya Batam menjadi wilayah yang sangat berpotensi memberikan manfaat dari segala sector, tak terkecuali pendapatan dari pengelolaan wilayah udara di atasnya. Hal ini patut disayangkan karena pengelolaan pelayanan navigasi udara di atas pulau tersebut dikuasai oleh Singapura, sebaliknya apabila pelayanan navigasi tersebut dapat dikelola oleh Indonesia maka akan sangat menguntungkan bangsa dan negara.⁸

Dengan apa yang telah Penulis jabarkan di atas, sudah sepatutnya bagi Pemerintah Indonesia untuk secara totalitas dengan segenap kemampuan yang dimiliki mampu mengupayakan pengambilalihan pengelolaan FIR di atas Kepulauan Riau oleh Singapura. Adapun mengenai langkah yang dapat ditempuh oleh Pemerintah Indonesia harus sesuai dengan kaidah-kaidah serta norma-norma yang berlaku di masyarakat internasional.

B. Rumusan Masalah

Dengan apa yang telah Penulis uraikan pada latar belakang diatas, penulis menarik sebuah rumusan masalah yakni:

Bagaimana Kemungkinan Asas Rebus Sic Stantibus Diberlakukan Pada Perjanjian FIR Tahun 1973 Antara Indonesia Dengan Singapura?

C. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian ini penulis akan memfokuskan penulisan pada prospek pengambilalihan Flight Information Region diatas Kepulauan Riau melalui penerapan asas Rebus Sic Stantibus. Oleh karena itu maka terdapat dua pembahasan pokok, yakni mengenai pemberlakuan asas Rebus Sic Stantibus pada perjanjian FIR pada tahun 1973 antara Indonesia dengan Singapura dan mengenai upaya-upaya yang dapat dilakukan oleh Indonesia dalam melegitimasi pengambilalihan FIR dari Singapura. Dalam pokok bahasan mengenai asas Rebus Sic Stantibus, Penulis mengedepankan analisa pada perubahan mendasar yang dialami oleh Indonesia khususnya terkait dengan perluasan teritorial akibat berlakunya UNCLOS 1982. Kemudian dalam pokok bahasan selanjutnya tentang upaya-upaya yang dapat dilakukan Indonesia dalam mengambilalih FIR, penulis akan mengedepankan analisa mengenai legitimasi Indonesia untuk mengelola FIR baik berdasarkan standard operasional yang ditetapkan oleh ICAO maupun berdasarkan asas Teritorialitas yang melekat pada Indonesia sebagai negara yang merdeka.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan Artikel Jurnal ini adalah untuk menganalisis Kemungkinan Asas Rebus Sic Stantibus Diberlakukan Pada Perjanjian FIR Tahun 1973 Antara Indonesia Dengan Singapura.

Suryo Hadi Kusumo, 2021

PROSPEK PENGAMBILALIHAN FLIGHT INFORMATION REGION DIATAS KEPULAUAN RIAU MELALUI PENERAPAN ASAS REBUS SIC STANTIBUS

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Hukum, S1 Ilmu Hukum

www.upnvj.ac.id-www.library.upnvj.ac.id-www.repository.upnvj.ac.id