

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kedaulatan Negara Republik Indonesia Di Ruang Udara Batam Dan Bintan atas FIR Singapura Ditinjau Berdasarkan Prinsip Territorial Indonesia

a. Wilayah Negara Republik Indonesia

Istilah Negara yang dikenal saat ini berasal dari kata staat (bahasa belanda dan jerman) yang kali pertama diperkenalkan pada abad ke 15 di Eropa Barat. Perkembangan tentang apa yang disebut Negara terus berkembang dari masa ke masa, berbagai macam pustaka tentang filsafat, hukum dan ilmu politik banyak memunculkan pemahaman-pemahaman tentang Negara yang mana pemahaman yang dimunculkan tersebut bisa sama, saling mendukung, saling melengkapi, bahkan ada juga yang saling bertentangan.⁵²

R Kjelien dalam bukunya *Der Staats als Lebensform* meluaskan penyelidikan tentang Negara-negara sampai ke daerah ilmu bumi, karena menurut pendapatnya maka Negara ialah susunan yang dibentuk oleh sekumpulan manusia atas sebidang tanah Duguit dalam bukunya *les transformations du droit public*, dalam bukunya yang disebut Negara adalah organ dan jabatan, M Yamin berpendapat bahwa dalil Duguit tersebut berjasa karena membulatkan pikiran bahwa Negara itu

⁵² Mahendra Putra Kurnia, **Hukum Kewilayahan Indonesia : Harmonisasi Hukum Pengembangan Kawasan Perbatasan NKRI Berbasis Teknologi Geospasial**, Malang, UB Press, 2011, hlm. 17-18

mempunyai tujuan yaitu melaksanakan kepentingan bersama, tetapi dalil tersebut memperlihatkan kurang sempurnanya terhadap syarat-syarat yang mencakup pembentukan Negara. Pemikiran-pemikiran tentang pemahaman Negara terus berkembang pada intinya bahwa Negara pada umumnya harus memenuhi setidaknya tiga unsur, yaitu mandala (wilayah), warga dan pemerintah.⁵³

Konvensi Montevideo 1933 menjelaskan dalam pasal 1, Negara dapat dikatakan sebagai Negara yang utuh harus mempunyai unsur konstitutif yaitu:⁵⁴

- a. Harus ada penghuni (rakyat, penduduk, warga Negara) *(permanent population)*
- b. Harus ada wilayah tertentu *(a defined territory)*
- c. Harus ada kekuasaan tertinggi, pemerintah yang berdaulat *(a government)*
- d. Kesanggupan berhubungan dengan Negara-negara lainnya *(a capacity for entering into some relations with specific other nations)*
- e. Pengakuan (deklaratif)

Henry C Black mendefinisikan negara merupakan kumpulan individu yang secara lama dan permanen telah menduduki wilayah tertentu, diikat pada aturan hukum yang melalui pemerintahannya, mengawasi harta benda dan masyarakat sendiri dalam perbatasan dan

⁵³ Muhammad Yamin, **Tata Negara Madjapahit, Sapta Parwa, Parwa III**. Hlm. 87

⁵⁴ Samidjo, **Ilmu Negara**, Bandung, CV Armico, 1997, hlm, 31

wilayah utamanya, mampu mendeklarasikan perang dan aksi damai serta dapat menjalankan hubungan internasional dengan pihak masyarakat internasional lainnya.⁵⁵

Menurut I Wayan Pathiana wilayah menjadi suatu wadah ruang bagi penduduk atau warga Negara bersangkutan untuk menjalankan hidup dan juga serta menjalani berbagai aktifitasnya.⁵⁶ Pengertian wilayah menurut *Rebecca M Wallace* adalah merupakan atribut yang secara terang yang bersifat nyata pada kenegaraan serta pada wilayah geografis yang tertentu, suatu Negara juga menikmati dan dapat ikut melaksanakan kedaulatan.⁵⁷

Dalam ensiklopedia umum yang diartikan menjadi wilayah Negara merupakan bagian dari muka di bumi, tempat hidup masyarakat, daerah tempat tinggal, serta sumber hidup warganegara pada Negara itu. Pada dasarnya semuanya baik sungai dan danau yang berada di teritori wilayah tanahnya merupakan hak dari Negara.⁵⁸

Dalam Peraturan Pemerintah No 47 tahun 1997, tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, pasal 1 ayat (5) disebutkan “bahwa wilayah nasional adalah seluruh wilayah NKRI yang meliputi daratan, lautan dan udara. Pasal 1 angka 1 UU No 43 Tahun 2008 tentang

⁵⁵ Suryo Sakti Hadiwijoyo, **Batas Wilayah Negara Indonesia, Dimensi Permasalahan, dan Strategi Penanganan**, Yogyakarta, Gava Media, 2009, hlm. 4

⁵⁶ I Wayan Pathiana, **Pengantar Hukum Internasional**, Bandung : Mandar Maju, 1990, hlm. 102

⁵⁷ Wallace Rebecca, *Op.Cit.*, hlm. 95

⁵⁸ Ensiklopedia Umum, Jakarta : Jajaran Kanisius, 1997

Wilayah Negara mendefinisikan wilayah Negara sebagai salah satu unsur Negara yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut territorial beserta laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.”

Seperti yang disimpulkan Yasidi Hambali jelaslah prinsip yang menyatakan bahwa yang dinamakan wilayah dari pada Negara tersebut menjadi tiga dimensi, antara lain wilayah daratan, wilayah perairan, dan wilayah udara.⁵⁹ I Wayan Pathiana menyatakan bagian-bagian wilayah Negara yang meliputi:⁶⁰

1. Wilayah daratan beserta tanah yang ada didalamnya.

Wilayah daratan merupakan wilayah bagian yang menjadi tempat pemukiman serta tempat tinggal dan kediaman untuk warga Negara, termasuk juga dalam wilayah ruang lingkup dalam daratan tidak hanya permukaan saja, namun juga tanah di bawah dari daratan wilayah tersebut

2. Wilayah perairan

Wilayah perairan atau disebut perairan teritorial adalah bagian yang menjadi hak wilayah suatu Negara. Pada pasal ke 1 angka 2 UU No 43 Tahun 2008 berkaitan dengan Perairan Indonesia disebutkan bahwa, Perairan Indonesia adalah laut

⁵⁹ Yasidi Hambali, **Hukum dan Politik Kedirgantaraan**, Jakarta : Pardnya Paramita, 1994, hlm. 63

⁶⁰ I Wayan Pathiana , *Op.Cit*, hlm. 103

territorial Indonesia juga perairan kepulauan serta perairan di dalam pedalamannya. Wilayah Negara juga meliputi dasar laut serta tanah dibawahnya dimana terletak pada wilayah perairan, artinya Negara memiliki hak berdaulat juga dalam dasar laut serta tanah, semua sumber daya alam yang juga terkandung di merupakan menjadi kedaulatan dan hak sepenuhnya untuk Negara tersebut.

3. Wilayah udara

Ruang di udara menjadi bagian dari wilayah negara dimana yang terletak di atas permukaan pada wilayah daratan serta di atas permukaan pada wilayah perairan.

b. Tanggung Jawab Negara pada Wilayah Udara

Kedaulatan yang Negara miliki mengandung hal-hal yang berhubungan pada hal kedaulatan serta tanggung jawab Negara pada wilayahnya sendiri. Wilayah Negara menjadi tempat bagi Negara untuk mengadakan yurisdiksinya pada masyarakat, serta urusan kebendaan dan segala kegiatan yang dilakukan pada wilayah. Kedaulatan Negara macam ini dinamakan lain dengan kedautalan atas territorial, kedaulatan territorial nanti berakhir dalam batas-batas luar dari wilayah nya Negara bersangkutan, serta karena yurisdiksi territorial pada Negara juga meliputi perairan wilayah territorial, sehingga pada prinsipnya batas paling luar wilayah Negara merupakan batas dari terluar pada laut

territorial.⁶¹ Jawahir thontowi menyebutkan jika yang diartikan dengan kedaulatan pada wilayah menjadi kewenangan Negara miliki pada pelaksanaan kewenangannya namun sebatas pada hal wilayah-wilayah yang telah tergabung jadi bagian dari kekuasaanya.⁶²

Salah satu syarat yang wajib dipenuhi negara menjadi subjek hukum internasioanl yaitu wilayah tertentu, Negara menjadi organisasi kekuasaan berkedaulatan penuh atas wilayah tersebut. Di wilayah nya Negara mempunyai kekuasaan paling tertinggi yaitu hak memberlakukan kedaulatan wilayah, yang bermakna bahwa Negara tersebut melakukan fungsi kenegaraan dengan memberi pengecualian pada Negara lain.⁶³ Kedaulatan territorial itu juga membawa konsekuensi jika Negara juga ternyata dapat memiliki sebuah bentuk tanggung jawab untuk wilayahnya.

pada tingkat internasional, hukum udara juga mengatur penerbangan militer serta sipil yang paling tidak telah menjadi aturan hukum yang penting untuk menciptakan keselamatan pemanfaatan udara. Ketentuan aturan udara juga mengatur navigasi serta transportasi udara, dalam untuk saat ini ataupun juga di masa yang telah lampau selalu diarahkan pada penerbangan sipil komersial dan sipil lainnya, di

⁶¹ Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Op.Cit*, hlm. 63

⁶² Jawahir Thontowi *Op.Cit*, hlm. 160

⁶³ F Sugeng Istanto, **Hukum Internasional**, Yogyakarta : Universitas Atma Jaya, 1994, hlm. 33.

luar penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara khusus militer resmi.⁶⁴

Dalam pasal yang 1 di konvensi Chicago 1944 menjelaskan: *the contracting parties recognize that every sovereign state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*, melalui doktrin pada tiap Negara berdaulat memiliki kedaulatan yang penuh serta utuh⁶⁵. Konsekuensi prinsip kedaulatan ini menjadikan tidak ada satupun pesawat udara yang dapat terbang ke atau di atau melalui ruang wilayah udara nasional Negara pihak anggota tanpa dengan memperoleh izin dari negara, tidak masalah dalam hal tinggi rendahnya suatu penerbangan. Di samping itu, pada prinsip kedaulatan pada udara di tersebut, pesawat asing udara Negara lain beserta dengan awak pesawat udara, penumpangnya masih tetap harus patuh hukum nasional Negara dimana pesawat itu terbang.⁶⁶

Lingkup dari yurisdiksi territorial pada Negara berdasarkan konvensi Chicago di tahun 1944 merupakan batas ke atas hingga tidak terbatas serta ke bawah di pusat bumi, sepanjang bisa dieksploitasi. Secara hukum atuan internasional serta berlandaskan pada hal doktrin kedaulatan, tiap Negara dapat mengatur segala hal yang berkaitan dengan keamanan di dalam negaranya, keamanan penerbangan untuk

⁶⁴ Priyatna abdurasyid, **beberapa bentuk hukum sebagai pengantar menuju Indonesia emas 2020**, Fikahati Anesha bekeja sama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, 2008, hlm,424.

⁶⁵ Martono, **Pegantar Hukum Udara, Nasional dan Internasional**. Bagian Pertama, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 5

⁶⁶ *Ibid.*

setiap penerbangan di udara di wilayahnya (pasal 12 konvensi Chicago 1944), sebab memberi izin untuk pesawat udara asing pada wilayah udara nasional juga membawa akibat terutama beban kepada si pemberi izin tadi agar dapat menikmatinya secara nyaman.

Oleh karena itu di pemberi dibebani tanggung jawab hukum (liability) yakni beban yang sering kali berat karena dilekati dengan beban ganti rugi belama terjadi hal-hal tertentu. Akhirnya dapat disimpulkan beberapa pedoman di bawah ini.⁶⁷

1. Secara hukum, pesawat udara asing dilarang melewati ruang udara nasional Negara lain ataupun pendaratan disana, kecuali dengan suatu izin khusus dengan kewajiban mengikuti ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dan berlaku di Negara tadi.
2. Dari segi hubungan diplomatic, biasanya izin semacam ini, dapat diberikan melalui prinsip resiprositas, atau kalau izin diberikan karena dasar persahabatan biasanya melalui jalur yakni saling diberi secara timbal balik dasar atau dasar kemesraan, hormat, menghormati, dan harga-menghargai.
3. Tentunya akan lebih mantap lagi untuk memberikan ketegasan dalam hal-hal semacam ini di kemudian hari, bilamana pertama-tama diterbitkan suatu ketetapan undang-undang yang menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia

⁶⁷ Priyatna Abdurrasyid, **Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020**, Fikahati Anesha bekeja sama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, 2008, hlm, 123-124.

memiliki kedaulatan dengan eksklusif dan sifatnya lengkap terhadap ruang angkasa di atas wilayah daratan dan atas wilayah perairan, yang menurut undang-undang Indonesia merupakan perairan territorial Negara Indonesia. Tentunya suatu ketentuan undang-undang yang demikian, akan lebih jelas dan tegas lagi kalau mulai diatur melalui suatu undang-undang nasional, segala sesuatunya yang menyangkut kegiatan/penerbangan militer di ruang udara nasional Indonesia.

Mengenai penerbangan internasional berjadwal, dalam hal pesawat udara asing telah diberi hak yang serupa dengan perusahaan penerbangan nasional untuk hal penggunaan fasilitas bandar udara serta navigasi penerbangan. Daerah terlarang (*prohibited area*) juga berlaku untuk pesawat udara nasional, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.⁶⁸, serta pesawat udara milik asing. Ketentuan-ketentuan operasi penerbangan, antara lain penerbangan tanpa pilot, terbang di daerah terlarang, pendaratan di Bandar udara yang sudah ditetapkan, aturan tetap berlaku bagi operasional yang mencakup hal lalu lintas udara lainnya, pencegahan atas wabah tipus, cacar air, kolera, atau penyakit kuning, dan lain-lain.

⁶⁸ Martono, **Pegantar Hukum Udara, Nasional dan Internasional**. Bagian Pertama, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 7

Berkeanaan dengan telokomunikasi radio, telah berkembang dua prinsip yaitu:⁶⁹

- a. Bahwa semua Negara mempunya hak dalam mencegah ruang udaranya agar tidak dilintasi oleh trasmisi gelombang radio yang merugikan
- b. Bahwa setiap Negara memikul bersama kewajiban untuk tidak memperbolehkan serta mencegah atas wilayahnya agar tidak digunakan dalam hal transmisi gelombang-gelombang radio yang bisa saja merugikan Negara lain.

Dalam pembukaan di Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional di Chicago 1944, dijelaskan bahwa penerbangan sipil dimanfaatkan bersama dalam hal peningkatan persahabatan, perdamaian semua bangsa, dan jalinan masyarakat dunia.

1. *International Civil Aviation Organization* merupakan organisasi dunia mengenai penerbangan dan yang anggotanya terdiri atas seluruh masyarakat internasional tergabung dalam PBB mempunyai kepentingan besar di dalam penanggulangan pembajakan pesawat udara,⁷⁰ salah satu tujuan organisasi ini adalah menjamin adanya kebebasan ruang udara⁷¹
2. *International Air Transport Association (IATA)*

⁶⁹ J.G. Starke, *Introduction to International Law*, Butterworhts, London, 9th edition, 1984, hlm. 230

⁷⁰ Priyatna Abdurrasyid, **Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020**, Fikahati Anesha bekeja sama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, 2008, hlm. 83

⁷¹ *Ibid.*

Bertujuan untuk menciptakan keserasian di antara Negara-negara sambil meningkatkan kerjasama internasional

3. *International Federation of Airline Pilots Association* (IFALPA)

Anggota IFALPA merupakan sasaran yang pertama pada setiap kali terjadi pembajakan pesawat udara di dalam penerbangan komersil.

Setiap Negara di dalam Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mempunyai hak dalam menetapkan segala peraturan perundang-undangan untuk diberlakukan di negaranya. Peraturan hukum tersebut dapat mencakup pengaturan operasi penerbangan nasional maupun internasional yang asalnya dari dan ke Negara tersebut. Seperti larangan untuk terbang di atas daerah terlarang,⁷² Khusus untuk pesawat udara yang sudah terbang pada wilayah laut lepas, sehingga dapat diberlakukan aturan hukum internasional sesuai diatur dalam Konvensi Chicago 1944 serta peraturan pelaksanaannya.

Dalam penerbangan nasional Indonesia pada dalam UU No 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, dimana ruang lingkup hukum udara nasional meliputi semua kegiatan penggunaan wilayah udara, navigasi penerbangan, pesawat udara, Bandar udara, pangkalan udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas lain

⁷² Pasal 9 Konvensi Chicago 1944

seperti penunjang serta fasilitas yang umum lain yang terkait, termasuk kelestarian lingkungan di wilayah NKRI. Di samping hal tersebut, juga semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari/dan atau ke NKRI dan semua pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah NKRI.⁷³

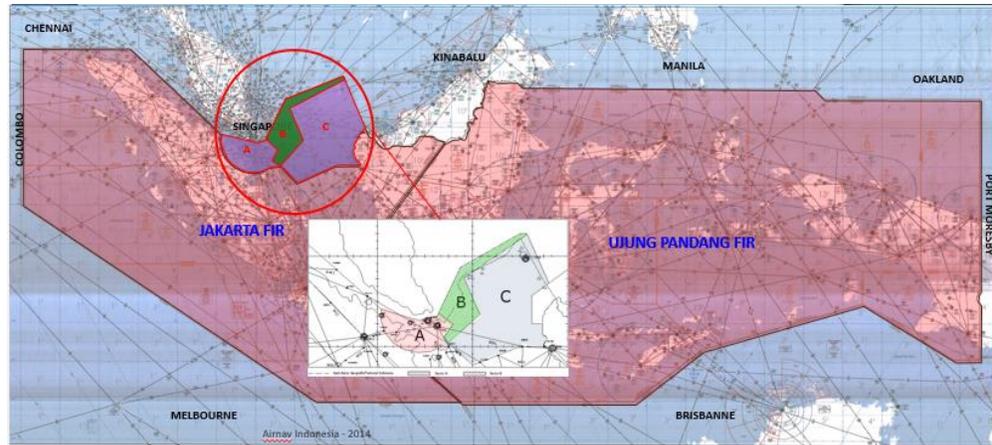
Serta kedaulatan atas wilayah udara Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif (*Complete and Exclusive*) atas wilayah udara Indonesia. Dalam hal rangka untuk menyelenggarakan bentuk kedaulatan Negara pada wilayah udara Negara RI, pemerintah telah menjalankan wewenang serta tanggung jawab atas pengaturan ruang udara bagi kepentingan perekonomian, penerbangan, serta pertahanan dan keamanan Negara, budaya, social, serta lingkungan udara.⁷⁴

Dengan masih berlangsungnya pendelegasian FIR Jakarta oleh FIR Singapura maka, beberapa wilayah udara Indonesia tidak menjadi kewenangan dari pemerintah Indonesia, sampai adanya pengambil alih pendelegasian oleh Pemerintah Indonesia, maka kewenangan sector A, B, C berada di wilayah Singapura, berikut adalah gambar dari bentuk pendelegasian FIR Jakarta dan FIR Singapura yang telah berlangsung sejak 1945

⁷³ Pasal 4 UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

⁷⁴ Pasal 5-6 UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Gambar.2 Wilayah Cakupan Operasi & Sektor A,B,C



Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Indonesia, 2017

Dari gambar di atas terdiri dari Ruang udara Indonesia yang terdiri atas 2 Flight Information Region (FIR): Jakarta dan Ujung Pandang. Total Luas FIR Indonesia = 2.219.629 NM² ; Luas Wilayah = 1.476.039NM², berdasarkan luas territorial Indonesia maka Indonesia berdaulat atas wilayah udara dari sabang hingga merauke, namun tidak pada sector A, B, C, yang menjadi kedaulatan Singapura,

2. Perlindungan Hukum Wilayah Udara Batam dan Bintan dalam Hukum Udara Internasional

a. Kedaulatan Negara Di Ruang Udara

Yurisdiksi / Kedaulatan merupakan kewenangan dan kekuasaan hukum suatu Negara pada perorangan, peristiwa hukum dan benda di dalam batas-batas wilayahnya. Cassese mendefinisikan yurisdiksi sebagai kewenangan pemerintah pusat dari suatu Negara untuk melaksanakan fungsi-fungsi public terhadap individu-individu yang berada di dalam wilayahnya.⁷⁵

Pada dasarnya kedaulatan memiliki empat sifat dasar yaitu:⁷⁶

- a. Permanen, yang artinya berdaulat penuh asalkan Negara terbukti masih berdiri dan ada
- b. Asli, merupakan kedaulatan yang asalnya bukan berasal pada kekuasaan yang lain yang sifatnya lebih tinggi.
- c. Bulat, sehingga bukan dan tidak bisa untuk dipisah-pisahkan, yang artinya kedaulatan menjadi satunya kekuasaan yang paling kuat dan tinggi di dalam suatu Negara.
- d. Tak terbatas, yang berarti kedaulatan tidak mendapat batasan dari dan oleh orang lain, karena jika kedaulatan itu mendapat batasan, maka karakteristik nya menjadi hilang atau lenyap.

⁷⁵ Antonio Cassese, *International Law*, Oxford, Oxford U.P., 2nd Ed. 2005, hlm. 49.

⁷⁶ Yasin Setiawan "Pengertian Kedaulatan Menurut UUD 1945, 2008, (*online*) diakses di situs diaksofft.com, 15 november 2017

Yurisdiksi merupakan refleksi dari bentuk prinsip dasar kedaulatan pada Negara, kesesuaian derajat dan prinsip tidak campur tangan suatu Negara terhadap urusan domestic Negara pihak lain.⁷⁷ Prinsip-prinsip ini menyirat pada satu kaidah atau adagium hukum “*par in parem non habet imperium*” yang artinya para pihak (negara) yang sama kedudukannya tidak mempunyai yurisdiksi terhadap pihak lainnya (*equals do not have jurisdiction over each other*).

Menurut Hans Kelsen prinsip atau aturan hukum “*par in parem non habet imperium*” memiliki beberapa pengertian:

1. Suatu Negara tidak dapat melaksanakan yurisdiksi melalui pengadilannya terhadap tindakan-tindakan Negara lain, kecuali Negara tersebut menyetujuinya.
2. Suatu pengadilan yang dibentuk berdasarkan perjanjian-perjanjian internasional tidak dapat mengadili tindakan suatu Negara yang bukan merupakan anggota atau peserta dari perjanjian internasional tersebut.
3. Pengadilan suatu Negara tidak berhak mempersoalkan keabsahan suatu tindakan Negara lain yang dilaksanakan di dalam wilayahnya.⁷⁸

Berdasarkan prinsip territorial, Negara mempunyai kedaulatan terhadap semua persoalan atau kejadian di dalam

⁷⁷ Hans kelsen, *Principle of international Law*, New York : Rinehart & Com 1956, hlm. 235.

⁷⁸ Hans Kelsen, *Op.Cit*, Hlm. 239.

wilayahnya, prinsip ini adalah prinsip yang paling mapan dan paling penting dalam hukum internasional.⁷⁹ Oxman memandang wilayah dan penduduk (orang) yang berada di dalam wilayah merupakan dasar fundamental untuk dilaksanakannya kedaulatan oleh negara⁸⁰ pengecualian terhadap prinsip territorial ini adalah dalam hal-hal tertentu tidak berlaku terhadap

1. Negara dan kepala asing Negara
2. Perwakilan diplomatic dan konsuler
3. Kapal pemerintah Negara asing
4. Angkatan bersenjata Negara asing
5. Organisasi internasional

Secara khusus masalah penguasaan wilayah udara sendiri sejak dulu telah menjadi suatu masalah yang selalu dipersoalkan hal mana dapat dilihat pada sebuah dalil hukum romawi "*cujus est solum, ejus et usque ad coelum*" yaitu barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah (*He who owns the soil, owns up to the heavens and down to the depths of the earth*)⁸¹ sebagai pengecualian di dalam

⁷⁹ Dickinson, *Introductory Comment to the Harvard Research Draft Convention On Jurisdiction with Respect to Crime* 1935. Supp. 44, Dikutip dari D.J Harris,, *Op.Cit.* Hlm. 264.

⁸⁰ Bernard Oxman, *Introduction to International Law*, London: Butterworths, 9th Ed. 1984, hlm. 194

⁸¹ E.G. Sweeney, *Adjusting the conflicting interests of landowner and aviator in Anglo American Law*, Journal Of Air Law 1932, Herbert David Klein, *Cujus Est Solum Ejus Est*, Quousque Tandem, Journal Of Air Law and Commerce , 1959, 237

Hukum Romawi dapat dijumpai ketentuan-ketentuan yang menyatakan udara sebagai suatu unsur “res communis”.

Tampak bahwa orang-orang romawi membubuhkan kata “res” kepada setiap benda yang kiranya dapat dijadikan hak pemilikan manusia, dan benda-benda ini mutlak merupakan hal yang dapat menjadi objek hak-hak dan kewajiban manusia. Tetapi ada beberapa benda tertentu yang demi kepentingan umum melalui undang-undang tidak dibenarkan untuk dijadikan objek hak-hak kepemilikan pribadi manusia, dan benda semacam ini dikelompokkan ke dalam “*res extra commercium*”⁸² yaitu: *res divini juris*, *res publicae*, *res omnium comunis*, seperti halnya atmosfer bumi, air yang mengalir di sungai, lautan lepas.

Pengaruh ini juga dapat dilihat dalam perundang-undangan Indonesia pasal 571 KUHPerdara:

“hak milik atas sebidang tanah mengandung didalamnya, kepemilikan atas segala apa yang ada di atasnya dan di dalam tanah”

Terjadi perdebatan antara Prancis, Jerman dan Inggris mengenai kedaulatan penuh pada ruang udara, walaupun tidak mencapai hasil yang diharapkan rangkaian pembicaraan dan pertemuan itu menjadi pedoman bagi pengaturan penerbangan selanjutnya karena Negara-negara peserta telah mencapai kata

⁸² Sohm, *Institute of Rome Law*, 3rd Ed. London, 1907, hlm. 303

sepakat walaupun belum dituangkan dalam suatu konvensi, antara lain pokok-pokoknya adalah Setiap Negara mempunyai kedalatan yang penuh di ruang udara di atas wilayah negaranya⁸³

Tahap sekitar tahun 1910, merupakan tahap Konferensi Internasional mengenai Navigasi di Ruang Udara pada tahun 1910 di Paris(The International Conference on Air Navigation of Paris in 1910. Dalam laporan konferensi ini Committee on Aviation of the International Law Association pada tahun 1913⁸⁴ dapat dijumpai permasalahan pokok mengenai “Pemilikan Ruang Udara”, beberapa dikelompokkan menjadi:

1. Kebebasan Ruang Udara Tanpa Batas

Pokok pemikiran utama dari pendirian ini adalah bahwa ruang udara itu bebas, tidak ada Negara yang mempunyai kedaulatan terhadap ruang udara, sehingga ruang udara ini dapat dipergunakan oleh siapapun juga. Pendirian ini dianut oleh kaum “*publicist*”, pokok pendirian nya adalah sebagai berikut:

- a. Seperti halnya lautan, udarapun merupakan satu unsur yang menjadi hak milik bersama segala mahluk di dunia dan oleh karena itu tidak ada dasarnya bagi Negara manapun untuk memilikinya.

⁸³ David Johnson, *Rights In Air Space*, Manchester, 1965, hlm. 23

⁸⁴ 82th Report International Law Association 530 (1913), Harold D Hazeltine, *The Law of the Air*, London, 1911, hlm. 7.

- b. Tidak ada Negara yang dapat melaksanakan pengusaannya terhadap udara karena pada kenyataannya mereka tidak mampu untuk memasukkan dan menahan udara secara fisik kedalam daerah perbatasan
 - c. Pada hakekatnya arus-arus udara memasuki wilayah suatu Negara secara tidak sah, kemudian meninggalkannya pun tidak dengan kehendak dan keadaan Negara kolong, karena sifatnya udara itu bergerak-gerak sesuai dengan hukum alam disekitarnya
 - d. Udara merupakan suatu unsur yang tidak mungkin menjadi pemilikan atau kedaulatan, oleh sebab itu unsur semacam ini bebas untuk dipergunakan oleh setiap mahluk hidup.⁸⁵
2. Kebebasan Ruang Udara yang dilekati beberapa hak khusus Negara kolong (*subjacent state*)

Aliran ini menghendaki kebebasan ruang udara dengan catatan bahwa Negara kolong mendapat hak-hak khusus, tetapi hak-hak khusus ini tidak tergantung dari ketinggian. Pada pertemuannya di Ghent, Belgia pada tahun 1906 telah berhasil melahirkan suatu konsep peraturan yang secara garis besarnya memuat antara lain

⁸⁵Harold D Hazeltine, *Op.Cit* hlm. 11

bahwa ruang udara bebas, Negara tidak mempunyai hak apapun pada waktu perang atau damai, hanya saja Negara boleh mengatur sesuatu yang berkaitan dengan kelangsungan hidupnya, konsep peraturan ini merupakan hasil dari diskusi-diskusi di dalam pertemuan itu terutama mengenai yurisdiksi negara dalam rangka pengawasan “*wireless telegraphy*”⁸⁶.

Pada pertemuan berikutnya di Madrid tahun 1911 membenarkan teori kebebasan ruang udara dengan pengertian adanya wewenang atau hak bagi negara kolong untuk menetapkan ketentuan-ketentuan yang wajar dan diperlukan bagi keamanan penduduk harta bendanya.⁸⁷

3. Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah territorial zone di daerah mana hak-hak tertentu Negara kolong dapat dilaksanakan.

Merignhac⁸⁸ menyamakan agar ruang udara itu tetap bebas, kecuali sebagai lapisan atmosfer territorial yang tingginya ditentukan dalam suatu persetujuan internasional dan tidak terlalu tinggi dari permukaan bumi, tetapi agar batas daerah ruang udara di atas ini cukup untuk dapat menjamin kepentingan Negara dan

⁸⁶ Ibid, Hlm. 36

⁸⁷ Meyers, *The Freedom of the Air*, Greenbag, 430, Joseph F English, *Op.Cit*, hlm 363

⁸⁸ Harold D. Hazeltine, *Op.Cit* hlm. 16.

juga tidak terlalu rendah, agar masih memungkinkan penerbangan.

Dalam aliran ini terdapat perbedaan pendapat antara dua kelompok, yaitu:

a. Kelompok yang menyetujui hak-hak negara di ruang udara khusus bagi hak-hak yang diperlukan negara dalam rangka pertahanan dan soal internal, pokok isinya adalah:

1. Negara dapat melarang suatu penerbangan pesawat udara di bawah suatu ketinggian tertentu, sehingga diaturlah lalu lintas pesawat udara asing tanpa izin, yaitu secara tegas tingginya ditentukan setinggi 1500meter tetapi kemudian diatur menjadi 500meter.
2. Konsekuensi yang berikutnya ialah bahwa Negara dalam rangka perlindungan daerahnya dari gangguan-gangguan dari luar seperti spionase, berhak untuk melarang penerbangan dalam daerah-daerah tertentu di atmosfer, terutama daerah pertahanan militer
3. Negara dapat melindungi kepentingan ekonomi dan kesehatan di ruang udaranya sendiri.

4. Pesawat-pesawat udara sipil dan public berada di bawah pengawasan Negara benderanya bilamana terjadi pelanggaran di dalamnya.
 5. Negara territorial dapat melarang lalu lintas pesawat udara militer asing.
- b. Kelompok yang meyakini bahwa Negara berdaulat terhadap ruang udara di wilayah negaranya, membagi dalam:
1. Negara kolong (*Subjacent state*) berdaulat penuh terhadap suatu ketinggian tertentu di ruang udara.

Mereka telah membatasi hak-hak ini dengan suatu jalur territorial dimana Negara kolong dapat melaksanakan beberapa yurisdiksinya yang tertentu, seperti : perlindungan, diatas jalur ini ruang udara bebas sama sekali. Pendapat lapisan atmosfer dalam jarak tembak meriam⁸⁹ yang dipasang di darat, dianggap sama dengan laut territorial nya, sedangkan ketinggian di luar jarak tembak itu harus dinyatakan seperti halnya lautan bebas dapat dilalui oleh semua udara semua Negara, Sampai disini teori ruang udara

⁸⁹ Joseph F.English *Op.Cit* Hlm. 36

bebas dan teori kedaulatan sependapat, yakni bahwa di atas ketinggian tertentu ruang udara itu sama sekali bebas.

2. Negara kolong berdaulat penuh, tetapi dibatasi oleh hak lintas damai (*freedom of innocent passage*) bagi navigasi pesawat udara asing
- Udara itu merupakan suatu unsur yang tidak dapat dimiliki kedudukannya berpindah-pindah dibawa angin dan yang tetap itu bukanlah udaram melainkan ruang udara (*aerial space*), ruang samudera (*oceanic space*), merupakan dua ruangan terhadap mana Negara yang bersangkutan mempunyai hak perlindungan dan dimana negara lainnya mempunyai hak lintas damai. Negara yang bersangkutan mampu dengan mempergunakan kekuatannya untuk mengawasi dengan sebaik-baiknya penggunaan dari pada ruang udaranya, tetapi dengan pengertian bahwa selama hak lintas damai itu dipelihara bagi pesawat udara sipil Negara lain,

dengan cara menjamin dalam peraturan-peraturan demi kepentingan Negara kolong⁹⁰

3. Negara kolong berdaulat penuh tanpa batas (*up to the sky*)

Pada pokok teori ini dianggap paling banyak dianut, yaitu pengakuan kedaulatan penuh Negara tanpa ada batas apapun, bahwa waktu dan kemajuan teknik akan menyokong teori ini, bahwa ketinggian kedaulatan Negara di ruang udara akan ditentukan oleh kepentingan Negara itu sendiri, jadi prinsipnya tinggi kedaulatan Negara itu dapat pula tidak terbatas dan berarti bahwa ruang udara itu merupakan milik Negara territorial dan kedaulatan negara dapat saja dibatasi oleh suatu perjanjian internasional⁹¹

Hingga menjelang berakhirnya perang dunia 1 negara-negara sekutu mulai mempersiapkan segala sesuatunya bagi pelaksanaan dari pada keputusan-keputusan tentang persiapan perdamaian sudah diambang pintu. hingga ditanda tangannya Konvensi Paris tahun 1919, yang di dalam pembentukannya banyak dipengaruhi oleh Perjanjian Versailles dan pertemuan-pertemuan tentang penerbangan.

⁹⁰ A.K. Kuhn, *the Beginning of an Aerial Law*, 4 American Journal of International Law, 114, 1910, hlm 23

⁹¹ Lycklama a Nijeholt, *Op.Cit*, hlm. 46

Untuk pertama kalinya dalam sejarah dunia dimuat di dalam konvensi suatu pengakuan bahwa setiap Negara berdaulat terhadap lapis ruang udara di atas wilayah negaranya.⁹² Seperti dapat dilihat pada The Air Navigation Convention, 1919, walaupun pada kenyataannya prinsip tentang kedaulatan di ruang udara itu pada waktu sebelum perang dunia 1 telah diterima dan merupakan kebiasaan internasional yang sudah diterima oleh Negara-negara⁹³

Pasal 1 Konvensi Paris:

“The high contracting parties recognize that every power complete and exclusive sovereignty over the airspace its territory”

Pasal 2:

Each contracting states undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting state, provided that the conditions laid down in the present convention are observed regulations made by a contracting state as to the admission over its territory of the aircraft of the other contracting states shall be applied without distinction of nationality”

Beberapa amandemen telah dilakukan pada pertemuan selanjutnya, sehubungan dengan kedaulatan Negara di ruang udara

⁹² D. Goedhuis, *Handboek Voor Het Luchtrecht* 1943, hlm, 35

⁹³ J.C Cooper, *United Nations Participations In Drafting Paris Convention* 1919, 18 Journal Of Air Law and Commerce 26, 1951.

dan juga persamaan suara bagi setiap anggota dipertegas, pasal-pasal perubahan yang terpenting seperti pasal 3, 4, 15, dan 34 dalam konvensi paris.

Perkembangan ini kemudian tergambarkan pada Konvensi Chicago 1944 dalam bentuk perlindungan penerbangan nasional,⁹⁴ dimana tidak ada perubahan dalam pasal 1 konvensi Paris sedikitpun:

“The high contracting parties recognize that every power complete and exclusive sovereignty over the airspace its territory, for the purpose of the preset convention the territory of a state shall be understood as including the national territory, both that of the mother country, and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto”

Di dalam kata *“complete and exclusive”* tersimpul makna hak mutlak neara teradap ruag udara di atas wilayahnya masing-masing, kemutlakan ini dipertegas lagi oleh bunyi pasal 32 yang mengatakan bahwa pesawat udara militer Negara-negara anggota dilarang masuk dan melalui wilayah ruang udara Negara lain”... *without special authorization*” walaupun kedaulatan Negara di ruang udara ini masih dibatasi seperti apa yang tercantum di dalam pasal 2 yang menyatakan adanya hak yang lintas damai untuk pesawat udara

⁹⁴ Bin Cheng, *the Law Of Internatioal Air Transport*, London, 1962, hlm. 9 Sehubungan dengan ketentuan ini, bin cheng mengupas the five freedoms yang kemudian di kembangkannya menjadi dan ditambah dengan sixth and seventh and eighth freedom.

bukan militer, tetapi hak lintas ini dibenarkan selama dipatuhi segala pengaturan yang ditetapkan oleh konvensi.

Dalam pasal 1 konvensi Chicago menjadi basis dari pada kedaulatan suatu Negara pada ruang udaranya. Dasar ini mampu dilihat pada kebiasaan Negara-negara dalam menerima juga mengakui adanya prinsip pada hak tersebut. Pasal ini menjadi pasal yang sedikit samar-samar sebab selama ini juga banyak menimbulkan keraguan dan perbedaan paham diantara Negara-negara. Pada mulanya ketentuan ini dimaksudkan untuk mengurangi sengketa di antara Negara-negara mengenai kewajiban dan hak Negara berkaitan dengan kedaulatannya di ruang udara. Sebenarnya keraguan ini terjadi diantara Uni Soviet dan Amerika Serikat yang bertentangan dalam bidang militer, ekonomi, politik dan teknologi penerbangan.⁹⁵ Secara yuridis kata complete dan exclusive tersebut tidak begitu jelas isinya, khususnya mengenai pengertian dan yang tidak memuaskan. Walaupun tidak begitu jelas namun Negara-negara telah sepakat bahwa keadaan ini telah merupakan suatu ketentuan umum yang telah disepakati oleh banyak negaram dan telah merupakan suatu ketentuan hukum kebiasaan internasional yang telah dipertegas di dalam konvensi.

Apabila dihubungkan dengan masalah Pulau Palmas (1928) dimana hakim arbiter Huber mengatakan dalam rangka kedaulatan

⁹⁵ A Kislov, S Krylos, *State Sovereignty in Airspace*, Institute of International Air Law, Montreal 1958, hlm. 65

Negara antara lain "... *the right in regard to a portion of the globe, to exercise to the exclusion of any state, the function of a state*"⁹⁶ oleh karena itu dalam rangka pemikiran persoalan tersebut di atas haruslah diperhitungkan, khusus mengenai masalah-masalah di udara bahwa suatu tindakan yang berkaitan dengan atau membahayakan kelangsungan hidup orang lain. Sebagai contoh dapat disebutkan pelepasan balon-balon peneliti cuaca oleh Amerika Serikat di permulaan tahun 1956 di ruang udara eropa yang kemudian diterbangkan angina ke arah timur, sehingga mengganggu keamanan penerbangan Negara eropa timur.⁹⁷

Sehingga dapat disimpulkan bahwa kedaulatan suatu Negara tidak berpindah ke Negara lain, karena sifat dari kedaulatan yang penuh dan eksklusif, setiap Negara tetap berdaulat atas wilayah territorial dan ruang udara di atasnya, dengan demikian Indonesia tetap berdaulat atas wilayah Batam dan Bintan, hanya saja pelayanan lalu lintas penerbangan dikendalikan oleh Singapura, namun pendelegasian ini tidak berarti menghilangkan kedaulatan dari Indonesia, hanya saja memberikan singapura kewenangan untuk mengatur lalu lintas udara di wilayah udara Batam dan Bintan, dan pendelegasian ini dimungkinkan untuk diambil kembali oleh

⁹⁶ Pitt Cobbet, *Cases on International Law*, Loncon, 1937, hlm, 109. L Oppenheim, *International Law, A Treaties*, London 1952, Vol II hlm. 41, David Johnson, *Rights in Air Space*, Manchester, 1965, hlm. 1.

⁹⁷ Supra Note 9

Indonesia, yang akan lebih lengkap dijelaskan pada sub bab berikutnya,

b. Pendelegasian FIR Jakarta Atas FIR Singapura Dan Akibat Hukum Dari Pengelegasian

Berdasarkan pembahasan sebelumnya di atas, maka jelaslah bahwa kedaulatan bukan menjadi pokok permasalahan lagi, karena sejak disahkannya Konvensi Paris 1919 setiap Negara berdaulat atas wilayah ruang udara di atas territorial nya, sehingga jelas bahwa perlindungan hukum bersifat mutlak dan eksklusif bagi ruang udara wilayah Negara masing-masing.

Dalam pembahasan selanjutnya akan dibahas mengenai pendelegasian FIR Jakarta ke FIR Singapura yang sudah berlangsung sejak 1946, di dalam Konvensi Chicago 1944 Annex 11 telah disebutkan bahwa dalam layanan navigasi penerbangan dimungkinkan dengan bantuan *Flight Information Regions*:

“The world's airspace is divided into a series of contiguous flight information regions (FIRs) within which air traffic services are provided. In some cases, the flight information regions cover large oceanic areas with relatively low air traffic density, within which only flight information service and alerting service are provided. In other flight information regions, large portions of the airspace are

controlled airspace within which air traffic control service is provided in addition to flight information and alerting services.”⁹⁸

Dalam peraturan perundang-undangan nasional juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan, (Ruang Udara yang Dilayani), dan Permenhub PM 55/2016, bahwa FIR merupakan suatu ruang udara dengan dimensi tertentu dimana pelayanan informasi penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan ⁹⁹.ICAO juga telah melakukan pertemuan penting dalam sebuah Resolusi Majelis Umum ICAO (Sessi 38 tahun 2013) yang didalamnya juga telah dijelaskan bahwa:

Appendix G tentang *Delimitation of Air Traffic Services (ATS) Airspaces* :¹⁰⁰

1. *the limits of ATS airspaces, whether over States' territories or over the high seas, shall be established on the basis of technical and operational considerations with the aim of ensuring safety and optimizing efficiency and economy for both providers and users of the services;*
2. *established ATS airspaces should not be segmented for reasons other than technical, operational, safety and efficiency considerations.*

Appendix W:

⁹⁸ Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation

⁹⁹ Pasal 278-279 UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

¹⁰⁰ Resolusi Majelis Umum ICAO 2013

... in implementing air traffic services, States shall ensure that the services being provided meet established requirements for safety, regularity and efficiency of international civil aviation.

Pada pokoknya membahas pendirian FIR diperuntukan bagi dunia penerbangan internasional, untuk menjamin pengoptimalan yang berkaitan dengan permasalahan keamanan dan efisiensi dari penerbangan sipil internasional. Di dalam konvensi Chicago juga telah dijabarkan mengenai pendelegasian FIR yang diatur dalam ketentuan 2.1.1 Annex 11 Konvensi Chicago, yang isinya:

“Contracting States shall determine, in accordance with the provisions of this Annex and for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided.”

“By mutual agreement, a State may delegate to another State the responsibility for establishing and providing air traffic services in flight information regions, ... “

Peraturan nasional juga mengakomodir langkah tersebut, dalam UU Penerbangan, Pasal 262 (1) butir a dijelaskan:

“Ruang udara yang dilayani: wilayah udara RI, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian “

Dengan kemungkinan adanya pendelegasian ini maka tidak berarti menghilangkan sebuah kedaulatan Negara, karena telah

dijelaskan bahwa dengan perjanjian bersama, kedua Negara dapat mendirikan dan menyediakan layanan penerbangan yang diperlukan guna kepentingan lalu lintas udara internasional.

Di annex 11 juga telah disinggung permasalahan ini bahwa kedaulatan Negara tetap berdiri dan berdaulat atas wilayah nya, hanya dalam pemberian layanan informasi penerbangan diberikan kepada Negara yang diperjanjikan,

“If one State delegates to another State the responsibility for the provision of air traffic services over its territory, it does so without derogation of its national sovereignty. Similarly, the providing State’s responsibility is limited to technical and operational considerations...”

Penjelasan Pasal 262 (1) butir a UU Nomor, 1 Tahun 2009 mengenai Penerbangan: Pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan pada wilayah udara semata-mata berdasarkan alasan teknis operasional dan tidak terkait dengan kedaulatan atas wilayah udara Indonesia serta bersifat sementara.

Berdasarkan perjanjian antara singapura dan Indonesia bukanlah merupakan perjanjian yang bersifat sementara, dalam hal ini Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perhubungan juga merencanakan untuk pengambil alihan FIR kembali ke Indonesia, dalam perjanjian juga jelas bahwa salah satu pihak apabila sudah memiliki kapasitas dan kemampuan dalam lalu lintas udara sesuai

yang diperjanjikan dapat untuk menarik kembali FIR, namun Indonesia harus tetap mempersiapkan peralatan dan segala kebutuhan mengingat sector A B C merupakan sector penerbangan internasional yang banyak penerbangan dari dan ke batam.

Di atur dalam pasal 458 UU Penerbangan: pelayanan terkait masalah navigasi penerbangan yang akan didelegasikan untuk negara lain harus dilayani dan dievaluasi melalui lembaga penyelenggara terhadap pelayanan akan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun dari sejak berlakunya Undang-Undang Penerbangan. Dalam hal ini Indonesia memerlukan teknis operasional sesuai standar ICAO, baik berupa fasilitas maupun sumber daya manusia harus saling mendukung, dan bekerja optimal.