**BAB II**

**PROSES PENDELEGASIAN RUANG UDARA DI ATAS KEPULAUAN RIAU KEPADA *FLIGHT INFORMATION REGION* SINGAPURA**

1. **Tinjauan Umum Negara Singapura**

Singapura adalah sebuah negara yang berada di benua Asia tepatnya kawasan Asia Tenggara, secara geografis letaknya berada di ujung Semenanjung Malaysia dan berbatasan langsung dengan Kepulauan Riau Indonesia. Singapura terdiri dari 63 pulau dan memiliki luas sekitar 710,2 km² atau negara terluas ke 192 di dunia. Meskipun memiliki wilayah yang terbilang kecil, Singapura merupakan pusat keuangan terdepan keempat di dunia, bahkan pada tahun 2013 Singapura (Changi *Airport*) menjadi bandara tersibuk ke 5 di dunia dan ke 2 di Asia.[[1]](#footnote-1) Singapura pertama kali disebut dalam catatan bangsa China di abad ke 3, yang menyebut Singapura sebagai “*Pu-luo-chung*” (pulau di ujung semenanjung). Tak banyak yang diketahui tentang sejarah pulau ini di masa itu, tapi keterangan apa-adanya ini berbeda dengan masa lalu Singapura yang penuh warna. Perjalanan sejarah negara Singapura, tak terpisahkan dengan sejarah Malaysia. Catatan tentang sejarah Singapura diawali ketika pangeran dari kerajaan Sriwijaya, Sang Nila Utama, terdampar di pulau ini. Menurut legenda yang beredar hingga kini, di pulau tersebut Sang Nila Utama melihat sesosok binatang yang menyerupai singa. Ia pun menamai pulau tersebut dengan Singapura atau “*Singapore*” dalam Bahasa Inggris yang berarti “kota singa”. Inggris mengisi bagian penting berikutnya dalam kisah Singapura ini. Selama abad ke 18, mereka melihat perlunya sebuah “rumah singgah” strategis untuk memperbaiki, mengisi bahan makanan, dan melindungi armada kerajaan mereka yang semakin besar, serta untuk menahan kemajuan bangsa Belanda di wilayah ini. Pada tahun 1819, pasukan Inggris tiba di Singapura. Dengan latar belakang politik seperti inilah Sir Stamford Raffles mendirikan Singapura sebagai tempat perdagangan. Kebijakan perdagangan bebas berhasil menarik para pedagang dari seluruh penjuru Asia, bahkan dari negeri-negeri jauh seperti Amerika Serikat dan Timur Tengah. Memasuki abad 19 hingga abad 20, Singapura menjadi jajahan Inggris dan menjadi salah satu anggota negeri-negeri selat bersama Melaka dan Pulau Penang.[[2]](#footnote-2)

1. **Sejarah Negara Singapura**

Sebelum abad ke 19, catatan pertama permukiman di Singapura berasal dari abad ke 2 Masehi. Pulau ini merupakan pos luar Kerajaan Sriwijaya di Sumatera yang diberi nama Tumasik, dalam bahasa Jawa berarti “kota laut”. Antara abad ke-16 dan awal abad ke-19, Singapura menjadi bagian dari Kesultanan Johor. Tahun 1613, perompak Portugis membakar permukiman di mulut Sungai Singapura sehingga pulau ini menjadi tidak terlalu diperhatikan. Lalu dua abad berikutnya pada tahun 1819, Thomas Stamford Raffles mendarat di pulau utama di Singapura, setelah melihat potensinya sebagai pos dagang strategis untuk kawasan Asia Tenggara, Raffles menandatangani perjanjian dengan Sultan Hussein Shah atas nama perusahaan dagang Hindia Timur Britania untuk mengembangkan bagian selatan Singapura sebagai pos dagang dan permukiman Britania. Hingga 1824, Singapura masih menjadi teritori yang dikuasai seorang sultan Melayu, kemudian teritori ini menjadi koloni Britania pada 1824 ketika John Crawfurd, penduduk kedua Singapura secara resmi menjadikan keseluruhan pulau sebagai kekuasaan Britania dengan menandatangani perjanjian yang menyatakan Sultan dan Temenggong menyerahkannya kepada perusahaan dagang Hindia Timur Britania.[[3]](#footnote-3)

Selama Perang Dunia II, Angkatan Darat Kekaisaran Jepang menjajah Malaya, pihak Britania dikalahkan dalam pertempuran enam hari dan menyerahkan benteng kepada Jenderal Tomoyuki Yamashita pada tahun 1942. Penyerahan ini disebut oleh Perdana Menteri Britania Raya sebagai bencana terburuk dan penyerahan terbesar dalam sejarah Britania Raya. Jepang kemudian mengganti nama Singapura menjadi *Shōnantō* dari kata-kata Jepang “*Shōwa no jidai ni eta minami no shima* atau pulau selatan yang diperoleh pada periode *Shōwa*”, dan mendudukinya sampai Britania menguasai kembali pulau ini pada 12 September 1945, satu bulan setelah penyerahan Jepang. Setelah perang, pemerintah Britania Raya mengizinkan Singapura mengadakan pemilihan umum pertamanya tahun 1955 yang dimenangkan oleh kandidat pro-kemerdekaan, David Marshall, ketua partai *Front* Buruh yang kemudian menjadi Menteri Utama. Demi menuntut pemerintahan sendiri secara penuh, Marshall memimpin delegasi ke London, tetapi ditolak oleh Britania. Ia mengundurkan diri setelah kembali ke Singapura dan digantikan oleh Lim Yew Hock, yang kebijakannya kemudian meyakinkan pihak Britania. Singapura diberi hak pemerintahan internal sendiri secara penuh dengan perdana menteri dan kabinetnya mengawasi segala urusan pemerintah kecuali pertahanan dan urusan luar negeri. Pemilihan diadakan pada 30 Mei 1959 dengan Partai Aksi Rakyat memenangkan pemilu. Singapura langsung menjadi negara dengan pemerintahan sendiri di dalam Persemakmuran pada 3 Juni 1959, dan Lee Kuan Yew disumpah sebagai perdana menteri pertama Singapura. Kemudian Gubernur Singapura, Sir William Almond Codrington Goode, menjabat sebagai Yang di-Pertuan Negara pertama hingga 3 Desember 1959. Ia digantikan oleh Yusof bin Ishak, kemudian menjadi Presiden Singapura pertama.

Singapura mengumumkan kemerdekaannya dari Britania secara unilateral pada Agustus 1963, sebelum bergabung dengan Federasi Malaysia pada September bersama dengan Malaya, Sabah dan Serawak sebagai hasil dari Referendum Penggabungan Singapura 1962. Singapura dikeluarkan dari Federasi dua tahun setelah konflik ideologi yang memanas antara pemerintah PAP Singapura dan pemerintah federal di Kuala Lumpur.[[4]](#footnote-4) Singapura memperoleh kemerdekaan secara resmi pada 9 Agustus 1965.

1. **Politik dan Pemerintahan Negara Singapura**

Sistem Pemerintahan Singapura adalah sistem demokrasi parlementer dengan model *westminster*, dimana Pemerintahan dijalankan oleh kabinet yang dipimpin oleh Perdana Menteri sebagai kepala Pemerintahan. Singapura menjalankan sistem multi partai, kekuasaan eksekutif dilaksanakan oleh kabinet yang memiliki kewenangan mengendalikan pemerintahan dan bertanggung jawab secara kolektif kepada Parlemen. Seperti kebanyakan negara di dunia saat ini, terdapat tiga cabang terpisah dari kekuasaan pemerintahan yaitu legislatif, eksekutif, dan yudikatif.[[5]](#footnote-5)

Politik di Singapura telah didominasi oleh *People’s Action Party* (PAP) sejak pemilihan umum 1959 ketika Lee Kuan Yew menjadi perdana menteri pertama Singapura (sejak Singapura memiliki pemerintahan sendiri dalam Kerajaan Inggris). PAP telah menguasai pemerintahan dan memenangkan setiap pemilu. Singapura meninggalkan Persemakmuran Inggris pada tahun 1963 untuk bergabung dengan Federasi Malaysia, namun diusir dari Federasi pada tahun 1965 setelah Lee Kuan Yew tidak setuju dengan pemerintah federal di Kuala Lumpur. Analisa dari politik luar negeri dan beberapa partai oposisi termasuk *Workers’ Party of Singapore* dan *Singapore Democratic Party* (SDP) berpendapat bahwa Singapura secara de facto merupakan negara dengan satu partai.[[6]](#footnote-6)

*Economist Intelligence Unit* mengklasifikasikan Singapura sebagai negara “*hybrid*”, dengan elemen otoriter dan demokratis. *Freedom House* tidak menganggap Singapura sebagai negara “demokrasi elektoral” dan mengkategorikan Singapura sebagai “tidak sepenuhnya bebas”. *Reporters Without Borders* menempatkan Singapura di peringkat 140 dari 167 negara dalam Indeks Kebebasan Pers 2005.Hal tersebut membuat PAP dituduh telah memperkerjakan penyensor, persengkongkolan, dan mengajukan gugatan perdata terhadap oposisi atas pencemaran nama baik atau fitnah untuk menghambat keberhasilan mereka. Beberapa mantan dan anggota oposisi, seperti Francis Seow, JB Jeyaretnam, dan Chee Soon Juan menganggap pengadilan Singapura menguntungkan pemerintah dan PAP karena kurangnya pemisahan kekuasaan. Namun ada tiga kasus dimana pemimpin oposisi Chiam See Tong menggugat menteri PAP atas pencemaran nama baik.[[7]](#footnote-7)

Sistem pemerintahan di Singapura mirip dengan Inggris. Presiden diibaratkan ratu Inggris yang hanya berperan sebagai jabatan seremonial (formalitas). Namun, presiden diberi kehormatan sebagai pemegang keputusan kunci di Singapura. Dalam sistem politik Singapura, perdana menteri adalah pemegang kekuasaan pemerintahan. Sama persis dengan apa yang terjadi pada sistem pemerintahan Inggris.

1. **Tinjauan Umum Mengenai Ruang Udara**

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan 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. Setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin negara yang bersangkutan.[[8]](#footnote-8)

1. **Sejarah Perkembangan Ruang Udara**

Berbicara mengenai ruang udara maka tidak akan lepas dari dunia penerbangan, karena ruang udara merupakan jalur lalu lintas dari penerbangan. Hal ini yang menyebabkan keterkaitan antara ruang udara dengan penerbangan. Perkembangan dari dunia penerbangan seperti yang terdapat dalam buku E. Suhermanyang berjudul *Hukum Udara Indonesia dan Internasional* sendiri diawali pada tahun 1784. Dimana Lenoir**,** seorang pembesar Polisi dari Paris melarang penerbangan dengan balon udara tanpa izin. Kemudian pada tahun 1819 Count d’Angles, kepala Polisi wilayah Seine, mengharuskan balon udara dilengkapi dengan parasut dan melarang percobaan-percobaan dengan balon udara selama musim panen.[[9]](#footnote-9) Selanjutnya dunia penerbangan semakin berkembang pesat, pada abad ke-19 di negara bagian North Caroline, Amerika Serikat, manusia pertama kali berhasil terbang dengan wahana bermotor yang lebih berat dari udara, tepatnya pesawat udara yang dirancang oleh Wright bersaudara berhasil mengangkasa, kejadian bersejarah tersebut menjadi awal perkembangan ruang udara sebagai sumber daya alam yang mulai diperhatikan.[[10]](#footnote-10)

Namun banyak para ahli yang tidak sepakat terhadap keberadaan ruang udara suatu negara, ada yang berpendapat bahwa ruang udara bersifat bebas, serta ada juga pendapat sebaliknya yang mengungkapkan bahwa ruang udara tidak bersifat bebas. Seperti dikutip oleh H.K. Martono dalam bukunya yang berjudul Hukum Udara, Angkatan Udara dan Hukum Angkasa dimana Paul Fauchille (Perancis) berpendapat bahwa “ruang udara suatu negara adalah bebas, siapapun berhak terbang di atasnya tanpa dibatasi, walaupun dibatasi negara tersebut hanya berhak membatasi bagian bawah, sedangkan bagian atas adalah bebas”. Kemudian pendapat ini ditentang oleh Westlake (Inggris) yang menyatakan bahwa “ruang udara tidak bebas, seorang pemilik tanah berhak memiliki apa saja di atas tanah tersebut, dan sebagai negara berdaulat, negara mempunyai kedaulatan mutlak dan penuh atas ruang udara di atasnya dan berhak mengatur segala sesuatu di ruang udara termasuk penerbangan”.[[11]](#footnote-11)

Perbedaan pendapat para ahli mengenai ruang udara pada akhirnya menghasilkan dua kelompok. Kelompok pertama yang menyatakan udara bersifat bebas disebut dengan kelompok penganut teori ruang udara bebas (*The Air Freedom Theory*). Sedangkan kelompok kedua yang menyatakan bahwa negara berdaulat atas ruang udara di atas wilayah negara disebut dengan kelompok penganut teori kedaulatan di udara (*The Air Sovereignty Theory*).[[12]](#footnote-12)

Pada saat itu dikarenakan belum terdapat pengaturan penerbangan, balon udara bisa dengan bebas untuk tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan. Lalu kemudian berlandaskan kejadian tersebut, mulai diadakan Konvensi Paris 1919 yang diikuti oleh 27 negara dengan menghasilkan keputusan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas ruang udara di wilayahnya serta diberi hak untuk mengatur maskapai penerbangan yang beroperasi di wilayah udaranya.[[13]](#footnote-13) Seiring berjalannya waktu pembahasan mengenai ruang udara semakin meluas meliputi seluruh negara dunia, seperti yang terjadi pada Konvensi Chicago 1944 dimana pengaturan ruang udara dianggap semakin penting melihat dampak yang dirasakan setelah Perang Dunia Pertama dan dalam Perang Dunia kedua.[[14]](#footnote-14) Adapun hal utama yang didapat dalam keseluruhan konvensi diatas adalah adanya pengakuan terhadap Teori Kedaulatan, yaitu tentang pengaturan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya.

1. **Pengaturan Hukum Ruang Udara Internasional**

Hukum udara menurut Verschoor yang dikutip oleh H.K. Martono dan Ahmad Sudiro dalam bukunya yang berjudul Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik menyatakan bahwa definisi hukum udara adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia. Pengertian hukum udara bersifat luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata, dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen dan lain-lain.[[15]](#footnote-15)

Hukum internasional mengenal beberapa cara bagi suatu negara untuk mengikatkan diri pada suatu perjanjian internasional yang salah satu diantaranya adalah ratifikasi. Dalam hal ini suatu instrumen perjanjian internasional yang telah ditandatangani dan disepakati oleh negara-negara yang terlibat dalam suatu perundingan umumnya masih membutuhkan adanya penegasan kembali. Namun tidak seluruh perjanjian internasional membutuhkan ratifikasi untuk dapat diberlakukan. Oleh karena itu ada beberapa ahli menyatakan bahwa ratifikasi hanya sekedar memberikan pernyataan formal keterikatan terhadap suatu perjanjian internasional. Dalam pengaturan secara internasional, ruang udara tunduk pada Konvensi Chicago 1944, akan tetapi konvensi ini muncul setelah berlangsungnya Konvensi Paris 1919, dengan kata lain konvensi pada tahun 1919 di Paris sangat mempengaruhi pembentukan Konvensi Chicago 1944.

1. **Konvensi Paris 1919**

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 berisikan tentang diberikannya suatu negara kedaulatan yang lengkap dan eksklusif di atas wilayahnya (termasuk dengan wilayah perairannya), serta mencakup pula ruang udara yang berada di atas wilayah kedaulatannya. Pengaturan tentang kedaulatan negara mengenai ruang udara di dalam Konvensi Paris belum mampu menentukan mengenai batas dan ketinggian wilayah udara suatu negara. Namun, yang ditetapkan di dalam konvensi ini adalah mengenai kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udaranya.

Adanya dalil Hukum Romawi yang berbunyi, “*cujus estsolum, ejus est usque ad coelum*” melandasi dibentuknya Konvensi Paris 1919. Dalil itu berarti: “Barangsiapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala sesuatu yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang berada di dalam tanah tersebut”.[[16]](#footnote-16)

Dengan berakhirnya Perang Dunia I maka banyak negara-negara semakin mengembangkan teknologi ruang udara, yakni berupa usaha pengembangan teknologi penerbangan jarak jauh yang cepat, serta berusaha mencapai jarak ketinggian yang maksimal di ruang udara. Pesawat udara yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk kepentingan militer saja, kemudian mulai menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum. Dan pemilikannya bukan lagi sebatas oleh negara saja, melainkan telah pula dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Hal ini terjadi ketika pada tahun 1919 perusahaan penerbangan pertama memulai pengoperasian penerbangan berjadwal (*scheduled*) pertama antara kota London dan Paris.

Lalu muncul kelanjutan dari hasil-hasil Konvensi Paris 1919 yang disebut dengan Protokol Paris 1919, dan mengangkat permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi akibat aktifitas-aktifitas yang dilakukan di ruang udara. Ketentuan dasar yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian dalam hukum udara kemudian dimuat dalam perjanjian-perjanjian internasional yang sebelumnya belum disepakati dalam Protokol Paris 1929 ini. Perjanjian-perjanjian internasional itu kemudian mengalami berbagai perkembangan, yang secara kronologis dapat diuraikan sebagai berikut:[[17]](#footnote-17)

1. *Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* (sering disebut dengan Konvensi Warsawa 1929). Pada tahun 1955 konvensi ini telah ditambah dengan *The Hague Protocol*, dan kemudianoleh Guadalajara *Convention* (1961), Guatemala *Protocol* (1971) dan Montreal *Protocol* (1975), sebagai tambahan: Montreal *Protocol* (1966) dan Malta *Agreement* (1976).
2. *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (sering disebut dengan Konvensi Roma 1952*,* yang menggantikan Konvensi Roma 1933 mengenai pokok masalah yang sama)*,* dan protokol yang ditambahkan kepada Konvensi Roma (1952), yaitu Montreal *Protocol* (1978).

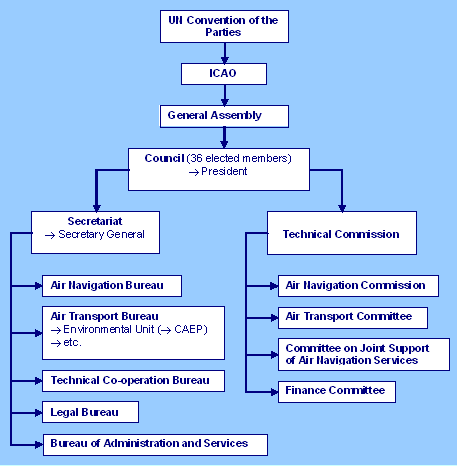
Permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi telah dikenal sejak tahun 1927. Beberapa studi mengenai persoalan itu telah dilakukan, yang pada akhirnya berpuncak dalam Konvensi Roma (1933) dan Protokol Brussels (1938). Akan tetapi tidak pernah ada usaha yang dapat dikatakan berhasil sepenuhnya, ketentuan-ketentuan Konvensi Roma (1933) juga segera menjadi tertinggal di belakang perkembangan-perkembangan yang pesat di bidang penerbangan, dan konvensi itu hanya berhasil menarik sejumlah kecil persetujuan bagi ratifikasi oleh beberapa negara saja. Kemudian, sesaat sebelum berakhirnya Perang Dunia II, Presiden Amerika Serikat, Roosevelt mengundang negara-negara sekutunya dan negara-negara netral untuk menghadiri suatu konvensi internasional yang secara khusus membahas mengenai penerbangan sipil.[[18]](#footnote-18)

1. **Konvensi Chicago 1944 Cikal Bakal ICAO**

*International Civil Aviation Organization* (ICAO) adalah badan dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang kegiatannya menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi  dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya. Sejarah pendirian ICAO bermula pada tahun 1944, sesaat sebelum berakhirnya Perang Dunia II, Amerika Serikat mengundang negara-negara sekutunya dan negara netral untuk menghadiri suatu konferensi internasional yang secara khusus membahas mengenai penerbangan sipil. Adapun maksud dari konferensi ini adalah menentukan pola dari penerbangan sipil setelah perang dunia berakhir.[[19]](#footnote-19)

Singkatnya, ICAO adalah badan regulator bagi perkembangan penerbangan internasional berdasarkan hasil dari konvensi Chicago 1944 merujuk pada Pasal 64. Sedangkan dalam sistem pemeliharaan keselamatan penerbangan yang dikembangkan oleh ICAO dikenal berbagai perangkat tatanan peraturan dalam konvensi yang dijabarkan dalam lampiran-lampiran (*Annexes*), *Attatchment* pada *Annex*, *Appendices*, PANS-OPS (*Procedures of Air Navigation Service Operation of Aircraft*) dan PAN-RAC (*Procedures of Navigation Service Rules of The Ait Traffic Service*).[[20]](#footnote-20) *Annexes* sebanyak 16 buah tersebut berisikan standar-standar internasional dan cara-cara yang dianjurkan di bidang teknik penerbangan. Akan tetapi baru akan berlaku bila sudah dimasukkan dalam perundang-undangan nasional suatu negara. Secara umum *annex-annex* tersebut mengatur mengenai hal-hal seperti: mengenai ijazah personil udara, mengenai peraturan lalu lintas udara, mengenai meteorologi, mengenai peta-peta penerbangan secara internasional dan lain sebagainya.[[21]](#footnote-21)

Gambar 1. Struktur *International Civil Aviation Organization*



Sumber: http://dev.ulb.ac.be/ceese/ABC\_Impacts/glossary/icao.php

ICAO memiliki *the assembly* yang bertemu sekali dalam waktu tiga tahun, yang beranggotakan negara-negara. Didalamnya juga terdapat *Council* yang dikenal dengan Komite Eksekutif Organisasi yang mempunyai tugas dalam hal teknis (*Air Navigation Committee*), ekonomi (*Air Transport Committee*) dan lain-lain. Konvensi yang berlangsung selama lima minggu ini (01 November 1944-07 Desember 1944) kemudian menjadi sangat berpengaruh dan dijadikan sebagai dasar hukum internasional di bidang penerbangan sipil. Setiap negara anggota PBB yang merdeka dan berdaulat dapat menjadi anggota ICAO, sebagai negara anggota PBB Indonesia merupakan peserta konvensi atas dasar “*Adhere*” (penundukan diri), dimana secara resmi Indonesia tercatat sebagai anggota ICAO pada tanggal 27 April 1950.[[22]](#footnote-22)

Konvensi Chicago dipandang oleh banyak ahli hukum sebagai sumber hukum udara internasional, dimana hukum udara dapat terbentuk setelah melewati perkembangan sejarah dan perdebatan panjang. Secara umum hukum udara diklasifikasikan dalam dua istilah yaitu: Hukum Udara Publik dan Hukum Udara Sipil. Selanjutnya hukum udara tersebut berkembang melalui empat prinsip dasar, yaitu:[[23]](#footnote-23)

1. *Territorial Sovereignty*

Setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah perairan dan daratannya, dengan meniadakan hak-hak negara lain. Secara hukum ia berhak dan secara unilateral mengizinkan maupun meniadakan hak masuk negara lain ke daerah wilayahnya yang diakui secara hukum sebagai wilayah negaranya dan dengan demikian mengawasi segala hal yang berkaitan serta berbagai kegiatan di dalam wilayah tersebut.

1. *National Air Space*

Wilayah negara yang berdaulat mempunyai bentuk tiga dimensi, termasuk didalamnya wilayah ruang udara nasional di atas wilayah perairan dan wilayah daratannya.

1. *Freedom of the Seas*

Navigasi di lautan bebas dan penerbangan di atas lautan tersebut secara hukum dapat dilakukan oleh semua negara tanpa kecuali.

1. *Nationally of Aircraft*

Pesawat udara memiliki suatu ciri-ciri tertentu terkait kebangsaannya, seperti halnya penerapan terhadap kapal dalam hukum laut. Dengan demikian negara dibebani tanggung jawab hukum tertentu terhadap berbagai kegiatan pesawatnya. Pesawat udara harus selalu memiliki izin khusus untuk melakukan kegiatan di atas daratan dan perairannya.

*Flight Information Region* terbentuk berdasarkan *Annex* 11 tentang *Air Traffic Services*. FIR merupakan ruang udara yang ditentukan dimensinya dengan suatu pembagian wilayah udara yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan atau pemberian pelayanan lalu lintas navigasi penerbangan. Navigasi penerbangan adalah setiap kegiatan pemanduan terhadap alat angkut udara selama beroperasi didalam ruang udara yang dikuasai oleh negara. Sedangkan ruang udara yang dilayani, menurut ketentuan terdapat dua kategori, antara lain: ruang udara yang pelayanan navigasi penerbangannya (FIR) menjadi tanggung jawab pemerintah pemilik ruang udara, dan ruang udara yang dilayani berdasarkan perjanjian antar negara yang berbatasan seperti yang sudah ditetapkan oleh ICAO.[[24]](#footnote-24)

1. **Ketentuan Mengenai *Flight Information Region* (FIR)**

Dalam pengertian yang baku, *Flight Information Region* (FIR) adalah suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya dimana 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 untuk memperingatkan organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian, dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan atau pertolongan.[[25]](#footnote-25)

1. **Sejarah Terbentuknya *Flight Information Region***

Dasar hukum terbentuknya FIR terdapat dalam *Annex* 11 Konvensi Chicago tentang *Air Traffic Services*. Sesuai ketentuan Chapter 2 *Annex* 11 Konvensi Chicago menjelaskan bahwa negara-negara anggota ICAO harus menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan keselamatan. Pelayanan yang diberikan ATS berupa *Flight Information Service* dimana termasuk didalamnya pemberian masukan dan informasi yang berguna dalam pelaksanaan penerbangan. Ruang lingkup dari pemberian masukan dan informasi tersebut yaitu mengenai informasi yang memiliki hubungan dengan prosedur penerbangan. Pemberian informasi itu dapat berupa:[[26]](#footnote-26)

1. Informasi yang dikeluarkan oleh badan meteorologi atau kantor prakiraan cuaca mengenai berbagai kemungkinan yang akan terjadi tentang kondisi cuaca (panas, hujan, berawan).
2. Informasi mengenai aktifitas dari sebuah gunung berapi atau asap yang berasal dari sebuah gunung berapi.
3. Informasi mengenai unsur-unsur udara apakah mengandung bahan radio aktif atau bahan kimia yang dapat menimbulkan racun, serta informasi lainnya.

Pembentukan FIR sendiri tidak dapat dilepaskan dari sejarah pembentukan awalnya yang berasal dari pengendalian lalu lintas udara atau *Air Traffic Control* (ATC). Dan tidak dapat pula dilepaskan dari sejarah perkembangan penerbangan, dimana FIR merupakan bagian dari pengaturan penerbangan serta masalah penerbangan tidak terbatas pada suatu negara, dalam arti bahwa dunia penerbangan akan selalu bersinggungan antara satu negara dengan negara lain, sehingga untuk tercapai keselamatan dalam penerbangan diperlukan adanya pengaturan terhadap lalu lintas atau navigasi penerbangan. Seperti yang dikemukakan dalam tulisannya mengenai *Flight Information Region,*[[27]](#footnote-27) sebagai berikut:

1. Tahun 1929, Archie W. League (Amerika Serikat), mendorong gerobaknya ke lapangan terbang Lambert, St. Louis City. Gerobaknya berisi dua bendera (merah dan kotak-kotak), sebuah bangku untuk duduk, sebuah buku catatan, makanan dan minuman untuk makan siang. Kegiatan yang dilakukan Archie di lapangan terbang yaitu melambai-lambaikan bendera sebagai tanda atau aba-aba yang diberikan kepada setiap pesawat udara baik yang akan berangkat terbang ataupun mendarat. Kegiatan tersebut memang tidak efisien untuk mengatur lalu lintas udara, namun tetap berguna mengingat pada waktu itu tidak banyak pesawat udara yang terbang di atas wilayah ruang udara tersebut.
2. Tahun 1930, pertama kali dibangun menara pengendalian lalu lintas udara (*Airport Control Tower*) yang layak di Cleveland, Amerika Serikat. Tower tersebut dilengkapi dengan lampu isyarat dan radio dua arah yang berguna untuk mengendalikan lalu lintas udara.
3. Tahun 1938 Pemerintah Amerika Serikat memberlakukan Undang-Undang tentang Penerbangan Sipil. Dimana hal itu mengharuskan semua penerbang untuk memperhatikan semua petunjuk yang dikeluarkan oleh petugas ATC. Namun petugas ATC saat itu kesulitan untuk menentukan secara pasti posisi terbang suatu pesawat udara yang berada dalam pemantauannya.
4. Tahun 1946 mulai ditemukannya pertama kali peralatan radar yang digunakan dalam navigasi penerbangan dan merupakan salah satu faktor utama terciptanya FIR di seluruh wilayah udara di dunia.
5. Tahun 1956 telah terjadi hal bersejarah dan berakhir pada revolusi di bidang penerbangan, yaitu mengenai mutlak diperlukannya pengendalian lalu lintas udara yang memadai di seluruh penjuru dunia dan dibentuknya FIR secara merata pada wilayah udara di setiap negara, sebagai tempat yang dapat memberikan pelayanan jasa pengendalian lalu lintas bagi semua pesawat udara yang akan terbang melintasi berbagai wilayah udara di suatu negara.

Adapun proses pembuatan *Annex* 11 sebagai cikal bakal pembentukan FIR diawali pada Oktober 1945 dengan diselenggarakannya pertemuan oleh *the Rules of the Air and Air Traffic Control Division* (RAC divisi). Pertemuan ini mempunyai maksud untuk membuat suatu pengaturan yang berupa rekomendasi standar, praktek dan prosedur pelaksanaan dalam pengoperasian *Air Traffic Control*. Pengaturan tersebut kemudian ditinjau dan dipelajari oleh *Air Navigation Committee*, dan mendapat persetujuan dari *Council*.

Selanjutnya, FIR berdasarkan pembentukannya dibagi atas dua bagian, yaitu FIR bagian bawah dan FIR bagian atas. FIR bagian bawah disebut juga dengan FIR, sedangkan FIR bagian atas disebut dengan *Upper Flight Information Region* (UIR). FIR dan UIR merupakan wilayah yang penetapannya tidak berdasarkan wilayah territorial, tetapi ditetapkan untuk kepentingan dan pertimbangan keselamatan penerbangan (*safety consideration*).[[28]](#footnote-28)

Gambar 2. Ilustrasi Wilayah Negara Darat, Laut dan Udara



Sumber: http://eprints.uns.ac.id/23378/3/E0011230\_bab2.pdf

Seperti yang sudah diketahui, FIR bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh negara-negara yang tergabung dalam ICAO, dan memiliki luas wilayah wewenang, yaitu dari permukaan bumi sampai dengan ketinggian 20.000ft, serta dibentuk karena faktor waktu, daya kemampuan teknis dan operasional dari suatu pesawat udara untuk dapat terbang di saat itu yang hanya dapat terbang sampai dengan ketinggian 20.000ft. Sedangkan UIR adalah suatu ruang udara dengan batas-batas tertentu yang terletak di atas ruang udara FIR dengan batas bawah berhimpitan dengan batas atas ruang udara FIR, dengan luas wilayah wewenang dimulai dari 20.000ft sampai ketinggian yang tak terhingga (*Unlimited height*) di ruang udara, serta dibentuk karena faktor kebutuhan dan padatnya lalu lintas udara yang menggunakan ruang udara pada wilayah atau zona tersebut. FIR dibentuk untuk membagi wilayah udara yang bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh negara negara yang tergabung dalam ICAO, baik yang diberlakukan dalam wilayah udara nasional maupun wilayah udara internasional. Luas dan batas tiap-tiap FIR telah ditentukan sedemikian rupa yang mencakup seluruh wilayah yang dikuasai setiap negara. Tujuannya untuk melaksanakan pengawasan atas wilayah tersebut, termasuk ruang udara internasional. Dalam hal ini FIR dapat mencakup ruang udara nasional dan ruang udara internasional yang dilaksanakan pengawasannya sesuai dengan ketentuan internasional, peraturan-peraturan dan praktek-praktek yang diuraikan dalam dokumen-dokumen ICAO.[[29]](#footnote-29)

Oleh karena itu, FIR memiliki dua sifat, yakni: FIR yang memiliki sifat nasional disebut FIR Nasional dan FIR yang memiliki sifat internasional disebut FIR Internasional. FIR Nasional adalah suatu ruang udara yang berada di atas wilayah suatu negara dan memiliki batas-batas tertentu, baik itu batas vertikal 20.000ft dan batas horizontal dengan mengikuti batas wilayah dari suatu negara tersebut. Sedangkan FIR Internasional adalah suatu ruang udara yang berada di atas wilayah laut bebas, atau suatu wilayah yang tidak dapat dimiliki oleh setiap negara.

**2. Latar Belakang dan Kronologis Pendelegasian FIR**

Sebagian wilayah udara Indonesia di atas Tanjung Pinang, Kepulauan Riau dan Natuna (Sektor a, b dan c) hingga saat ini masih dikelola oleh Singapura. Berdasarkan data yang penulis himpun dari berbagai sumber, latar belakang dan kronologis pendelegasian FIR khususnya di atas Kepulauan Riau kepada Singapura berawal pada saat pertemuan ICAO tahun 1946 di Dublin Irlandia, kawasan Riau, Tanjung Pinang dan Natuna merupakan salah satu sektor jalur penerbangan terpadat di regional Asia dan Pasifik. Pada saat itu ICAO menunjuk Inggris untuk melakukan pengelolaan terhadap FIR tersebut, lalu kemudian Inggris mendelegasikan pelayanan tersebut kepada Singapura setelah Singapura merdeka tahun 1965.[[30]](#footnote-30)

Pada tahun 1946 wilayah perairan dan sekitar Kepulauan Riau merupakan bagian dari laut bebas dan belum termasuk ke dalam wilayah Indonesia. Oleh sebab itu Indonesia tidak dipandang sebagai pihak yang memiliki kepentingan atas wilayah perairan dan Kepulauan Riau, sehingga pada saat negara-negara anggota ICAO melakukan keputusan mengenai otoritas mana yang bertanggung jawab atas penyediaan pelayanan jasa penerbangan terhadap FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna, maka ditunjuklah Singapura sebagai salah satu negara persemakmuran Inggris untuk mengelola FIR di kawasan tersebut. Selain itu, Indonesia sebagai negara yang baru memperoleh kemerdekaannya pada tahun 1945, masih berada dalam masa transisi, disamping belum memiliki batas-batas wilayah negara yang jelas dengan negara tetangga, juga Indonesia pada saat itu belum menjadi negara peserta Konvensi Chicago 1944, Indonesia sendiri baru menjadi anggota ICAO pada tahun 1950.[[31]](#footnote-31)

Pada saat *Regional Air Navigation* (RAN) *Meeting* I yang diselenggarakan di Honolulu Hawai pada tahun 1973, Dewan ICAO menetapkan kembali bahwa ruang udara di atas Kepulauan Riau, Tanjung Pinang termasuk kedalam FIR Singapura. Pada pertemuan tersebut diputuskan bahwa ruang udara di atas Kepulauan Riau termasuk dalam FIR Singapura dan untuk pengelolaannya di atas ketinggian 20.000 kaki dikelola oleh Singapura, sedangkan di bawah 20.000 kaki dikendalikan oleh Malaysia. Namun, pada tahun 1982 muncul Konvensi Hukum Laut Internasional *United Nations Convention on Law Of The Sea* (UNCLOS), sehingga memunculkan permasalahan mengenai FIR Kepulauan Riau yang dikelola Singapura dimana awalnya termasuk kedalam perairan Internasional lalu kemudian berubah menjadi perairan milik Indonesia. Dengan berlakunya konvensi tersebut mengakibatkan wilayah udara Indonesia menjadi lebih luas, hal ini berdasarkan pada ketentuan Pasal 2 Ayat (2) UNCLOS yang menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara termasuk ruang udara di atas laut teritorialnya. Indonesia juga menyatakan bahwa FIR yang selama ini dikelola oleh Singapura tidak termasuk wilayah udara negara Singapura melainkan termasuk kedalam wilayah ruang udara Indonesia.[[32]](#footnote-32)

Selanjutnya, pada RAN kedua yang berlangsung di Singapura tahun 1983, Indonesia berupaya mengubah hasil kesepakatan yang telah diputuskan pada RAN pertama, akan tetapi tidak berhasil karena keberatan Indonesia tidak diterima oleh negara lain. Upaya Indonesia dalam mengambilalih pengendalian wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan sekitarnya yang dikelola oleh Singapura terus dilakukan melalui jalur resmi yaitu disampaikan pada RAN *Meeting* III yang diselenggarakan pada tahun 1993 di Bangkok melalui Working Paper 55 (WP 55). Atas usulan Indonesia perubahan FIR melalui WP 55, ICAO menyarankan agar dibahas secara bilateral antara Indonesia dan Singapura.[[33]](#footnote-33)

Setelah melalui berbagai perundingan dan pembahasan akhirnya antara Indonesia dan Singapura bersepakat untuk menandatangani *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*. Penandatanganan dilakukan oleh Menteri Perhubungan RI dan Menteri Perhubungan Singapura pada tanggal 21 September 1995 di Singapura, dan telah diratiﬁkasi oleh Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 tanggal 2 Februari 1996. Hal-hal pokok yang dicakup dalam perjanjian antara Indonesia dan Singapura adalah:[[34]](#footnote-34)

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.
5. Sektor C tidak termasuk didalam perjanjian tersebut, namun perlu dicatat bahwa penyelesaian pengaturan lalu lintas penerbangan di sektor C harus diselesaikan antara Indonesia, Singapura dan Malaysia.
6. Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Routes Air Navigasi Services* (RANS) *Charges* di wilayah yurisdiksi Indonesia. Khususnya pada sektor A yang telah didelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan kepada Singapura, 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 Malaysia.

1. Maulana Annur, “*Changi Airport International Singapore* Bandara Terbaik di Asia Tenggara”, dalam http://tempatwisatadunia.com/2015/08/changi-airport-international-singapore.html, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wahyu Sukmana, “Gambaran Umum Mengenai Singapura”, dalam https://wahyusukmana14.wordpress.com/2014/01/18/gambaran-umum-singapura-dan-sejarah-masuknya-islam-di-singapura/, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-2)
3. *Ibid*., [↑](#footnote-ref-3)
4. *Ibid*., [↑](#footnote-ref-4)
5. “Singapura (Artikel Lengkap)”, dalam http://hedisasrawan.blogspot.co.id/2012/09/singap ura-artikel-lengkap.html, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-5)
6. “Bentuk dan Sistem Pemerintahan Singapura”, dalam http://www.demonkila.tk/bentuk-dan-sistem-pemerintahan-singapura.xhtml, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid*., [↑](#footnote-ref-7)
8. “Ruang Udara”, *Kemenhub RI* (Online), dalam http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/ 98, diakses 29 Februari 2016. [↑](#footnote-ref-8)
9. E. Suherman, *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, (Bandung: Alumni, 1983), hlm. 104. [↑](#footnote-ref-9)
10. E. Saefullah Wiradipradja, *Tinjauan Singkat atas Berbagai Perjanjian Internasional di Bidang Hukum Udara*, (Bandung: Lisan, 1990), hlm.1. [↑](#footnote-ref-10)
11. H.K. Martono, *Hukum Udara, Angkatan Udara dan Hukum Angkasa*, (Bandung: Alumni, 1987), hlm. 52. [↑](#footnote-ref-11)
12. Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, (Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972), hlm. 15. [↑](#footnote-ref-12)
13. Pasal 1 Konvensi Paris 1919: *“The high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty the air space above its territory”*. [↑](#footnote-ref-13)
14. Eco Silalahi, “Implikasi Hukum Internasional pada FIR Singapura atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan NKRI”, dalam http://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/ view/4507, diakses 29 Februari 2016. [↑](#footnote-ref-14)
15. H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Op.Cit*., hlm. 3. [↑](#footnote-ref-15)
16. Abu Daud Busroh, *Op.Cit.,* hlm. 114. [↑](#footnote-ref-16)
17. C. Bariah, “Perkembangan Hukum Udara dan Ruang Angkasa”, dalam http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/17638/3/Chapter%20II.pdf, diakses 8 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-17)
18. *Ibid.,* [↑](#footnote-ref-18)
19. L.R Nadaek, “Perkembangan Hukum Udara dan Ruang Angkasa”, dalam http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/25537/3/Chapter%20II.pdf, diakses 8 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-19)
20. N. Maharani, “Dasar Hukum Kewenangan Singapura Untuk Mengendalikan Navigasi Penerbangan, dalam http://eprints.uns.ac.id/23378/4/E0011230\_bab3.pdf, diakses 8 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-20)
21. L.R Nadaek, *Op.Cit*., [↑](#footnote-ref-21)
22. Tjuk Sudarsono, “Keberadaan dan Peran ICAO Dalam Penerbangan Sipil Internasional”, dalam http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-22)
23. Priyatna Abdurrasyid, *Mata Rantai Pembangunan Ilmu – Teknologi dan Hukum Kedirgantaraan Nasional Indonesia*, (Jakarta: Fikahati Aneska, 2011), hlm. 126. [↑](#footnote-ref-23)
24. Kemenhub RI, *Cetak Biru Transportasi Udara 2005 – 2024* (Konsep Akhir), Ditjen Perhubungan Udara, Maret 2005, dalam http://hubud.dephub.go.id/files/dokumen/Cetak%20Biru% 20Transportasi%20Udara%202005-2024.pdf, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-24)
25. *Angkasa Cendekia*, (Jakarta: Dinas Penerangan Angkatan Udara, 2015), hlm. 4-5. dalam http://tni-au.mil.id/sites/default/files/ANGKASA%20CENDEKIA%20APRIL%202015.pdf, diakses 10 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-25)
26. May Lim Charity, Permasalahan Kedaulatan Wilayah Ruang Udara di Indonesia (*The Problem of Indonesia Air Space Sovereignty*), Jurnal Legislasi Indonesia, Vol. 11 No. 1-Maret 2014, hlm. 67. [↑](#footnote-ref-26)
27. Kresno, *Flight Information Region*, Majalah Forum Hukum, Volume 3 No. 2-06, hlm. 73. [↑](#footnote-ref-27)
28. Harry Purwanto, “Rute Penerbangan Diatas Alur Laut Kepulauan; Perspektif Indonesia”, dalam http://perspektif-hukum.org/index.php/perspektif-hukum/article/view/13, diakses 11 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-28)
29. Yuwono Agung Nugroho, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia* (Jakarta: Bumi Intitama Sejahtera, 2006), hlm. 111. [↑](#footnote-ref-29)
30. “FIR (*Flight Information Region*) Di Wilayah Udara Indonesia”, dalam http://fhukum.unpatti.ac.id/artikel/hukum-internasional/358-fir-flight-information-region, diakses 17 Maret 2016. [↑](#footnote-ref-30)
31. Kresno, *Op.Cit*., hlm. 78. [↑](#footnote-ref-31)
32. Angkasa Cendekia, *Op.Cit*., hlm. 6. [↑](#footnote-ref-32)
33. *Ibid*., hlm. 7. [↑](#footnote-ref-33)
34. Harry Purwanto, *Op.Cit*., [↑](#footnote-ref-34)