

1-31-2006

Praktek Indonesia dalam Pemanfaatan Wilayah Udara

Moh. Iksan Tatang

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/ijil>

Recommended Citation

Tatang, Moh. Iksan (2006) "Praktek Indonesia dalam Pemanfaatan Wilayah Udara," *Indonesian Journal of International Law*: Vol. 3: No. 2, Article 3.

DOI: 10.17304/ijil.vol3.2.396

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol3/iss2/3>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Indonesian Journal of International Law by an authorized editor of UI Scholars Hub.

Praktek Indonesia dalam Pemanfaatan Wilayah Udara

Moh. Iksan Tatang*

Air transportation is a global transportation. Vehicles, terminals, and airways are main components of the air transportation sub-system. Vehicles, in this matter aircraft as a tool of transportation, have a global characteristic because of the high speed and wide range capability compare to vehicles of any other transportation mode.

An airway is a flight lane in air space. Every aircraft, which pass the airways, has the right of air traffic services. The authority provision of giving the air traffic services internationally is provided in Annex 11 to the Convention on Civil Aviation about Air Traffic Services. The authority mentioned above includes responsibility to provide air traffic services in air space above the territory, which the state has its jurisdiction and responsibility to the aerodrome where the air traffic services are given. A state, through an agreement, may delegate the responsibility of providing air traffic services to the other states or accept responsibility mentioned above from the other states. Air space above the high seas or air space above the area that is not under any sovereignty of certain states which is the air traffic services are needed is determined in a regional air navigation agreement. Usually, Regional Air Navigation Meeting is a forum to accomplish this purpose.

* Penulis menyelesaikan pendidikan di Institut Teknologi Bandung (ITB), jurusan teknik sipil pada 1977 dan selama karirnya, selalu berkecimpung di dunia penerbangan hingga saat ini. Sejak 2005, Beliau menjabat sebagai Direktur Jenderal Penerbangan Udara di Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

I. Gambaran Umum tentang Pendelegasian Ruang Udara (Annex 11. Chap 2)

Negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) harus menentukan bagian-bagian dari *airspace* dan *aerodrome*-nya dimana Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan akan diberikan pada teritorial kekuasaan mereka sesuai dengan ketentuan Annex 11. Negara-negara tersebut harus membuat suatu pengaturan agar pelayanan dimaksud dapat berlaku sesuai dengan ketentuan Annex 11, kecuali jika dengan adanya suatu perjanjian, suatu negara dapat mendelegasikan tanggung jawab terhadap pelayanan *Air Traffic Services* (ATS) di dalam *Flight Information Region* (FIR), *control area* atau *control zone* di wilayahnya.

Jika suatu negara mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain maka tanggung jawab terhadap pengelolaan ATS di atas teritori negara yang bersangkutan, tidak akan mengakibatkan terganggunya kedaulatan negara yang mendelegasikan. Dengan kata lain, negara lain yang mengelola hanya terbatas pada permasalahan teknis dan operasional, dan tidak akan keluar dari konteks keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas yang menggunakan *airspace* dimaksud. Selanjutnya, dibutuhkan suatu nota kesepakatan antara kedua belah pihak yang berisi persyaratan-persyaratan tentang pelayanan yang mencakup fasilitas dan tingkat pelayanan yang akan diberikan. Diharapkan, negara yang mendelegasikan dapat menerima ketentuan di atas dan tidak akan merubah ketentuan-ketentuan yang telah dibuat tanpa adanya persetujuan dari negara yang memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Keduanya dapat menghentikan kesepakatan yang telah dicapai sewaktu-waktu.

Bagian-bagian dari ruang udara yang berada di atas lautan luas atau ruang udara tak bertuan, dimana akan diberikan pelayanan lalu lintas penerbangan harus ditentukan berdasarkan kesepakatan navigasi udara regional. Negara anggota ICAO yang telah menerima tanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan pada suatu bagian ruang udara, harus mengatur

sedemikian rupa agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan ketentuan *Annex 11*.

Kesepakatan navigasi udara regional mengacu kepada kesepakatan yang disetujui oleh Dewan ICAO pada setiap Pertemuan Navigasi Udara Regional. Dewan ICAO, sesuai dengan prolog pada *Annex 11* yang menyatakan bahwa suatu negara yang menerima tanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara di atas lautan luas atau pada ruang udara tak bertuan boleh mengacu kepada *Standards and Recommended Practices*¹ yang secara konsisten diadopsi untuk ruang udara di bawah kekuasaan yurisdiksinya.

Ketika suatu negara sudah memutuskan untuk memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan maka negara tersebut harus menunjuk suatu badan yang berwenang untuk memberikan pelayanan dimaksud. Otorita yang bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara dapat berupa negara atau badan.

Situasi yang muncul dari pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan terhadap bagian dari atau keseluruhan penerbangan internasional adalah sebagai berikut:

1. Suatu rute,² atau bagian dari rute, tercakup ke dalam kedaulatan suatu negara yang memberikan pelayanan lalu lintas penerbangannya sendiri.
2. Suatu rute, atau bagian dari rute, masuk ke dalam ruang udara yang berada di bawah kedaulatan suatu negara yang mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan lalu lintas udara ke negara lain, melalui suatu *mutual agreement*.

¹ *Standards and Recommended Practices* adalah ketentuan yang dikeluarkan oleh ICAO yang wajib diterapkan oleh masing-masing Negara anggota.

² Yang dimaksud dengan rute adalah jalur navigasi penerbangan dalam satu Negara (*domestic*) maupun antar Negara (*international*) yang disusun berdasarkan titik navigasi (alat bantu navigasi, *way point*).

3. Suatu bagian dari rute tercakup ke dalam ruang udara yang berada di atas lautan luas atau ruang udara tak bertuan dimana suatu negara telah menerima tanggung jawab pemberian pelayanan lalu lintas udara pada wilayah tersebut.

Guna kepentingan *Annex 11*, negara yang menunjuk badan yang bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara adalah:

1. Negara yang memiliki kedaulatan atas bagian relevan dari ruang udara dimaksud;
2. Negara yang diberikan tanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara;
3. Negara yang telah menerima tanggung jawab untuk memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan.

Ketika pelayanan lalu lintas penerbangan sudah berjalan maka hendaknya diterbitkan informasi sesuai kebutuhan agar pelayanan tersebut dapat digunakan.

II. Pengaturan Ruang Udara Indonesia Di Atas Kawasan Kepulauan Natuna

Ruang udara Indonesia di atas kawasan kepulauan Natuna dikenal sebagai *sector A, B dan C*. Batas ruang udara Indonesia di atas kawasan kepulauan Natuna sesuai dengan batas wilayah yuridiksi Indonesia hasil Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on The Law of The Sea/UNCLOS*), yang disahkan pada 1982. (Catatan: Indonesia sampai saat ini belum mendaftarkan secara resmi kepada pihak PBB atas hasil pengukuran batas-batas wilayah yuridiksi teritorialnya untuk disahkan).

Adapun kronologis pengambil-alihan FIR di atas Natuna tersebut dapat disampaikan:

- a. Pada 1973, di dalam *Regional Air Navigation (RAN) meeting I Honolulu* diputuskan bahwa FIR Jakarta di atas Kepulauan Natuna dan Riau adalah dalam batas FIR Singapura, dimana

untuk pengelolaannya di atas ketinggian 20.000 kaki ke atas oleh Singapura sedangkan 20.000 kaki ke bawah oleh Malaysia.

- b. Pada pertemuan RAN II di Singapura pada 1983, Indonesia berupaya untuk merubah posisi pada hasil kesepakatan RAN-I tetapi tidak berhasil.
- c. Pada pertemuan RAN III di Bangkok, Indonesia membuat suatu Proposal tentang "Pengembangan Pelayanan Navigasi Penerbangan di atas Kepulauan Natuna" dan membuat *Working Paper* No. 55 tentang kegiatan yang akan direncanakan untuk dilaksanakan di atas Kepulauan Natuna.

Pertemuan menyepakati bahwa "Working Paper No. 55"³ dapat diterima, sedangkan materi berkenaan dengan perubahan FIR, ICAO menyarankan agar dibicarakan secara bilateral antara Singapura dan Indonesia.

Setelah melalui proses pembahasan yang cukup lama antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia dan *Civil Aviation Authority* Singapura mengenai pengalihan batas FIR Jakarta dan FIR Singapura. Pada 21 September 1995, di Singapura telah ditandatangani perjanjian pengalihan batas FIR dimaksud. Hal pokok yang dicakup dalam perjanjian tersebut adalah:

- a. Dasar penetapan batas yang diperjanjikan adalah sesuai UNCLOS 1982.
- b. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah *sector A* kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian 37.000 kaki.
- c. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah *sector B* kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tak terhingga (*Unlimited Height*), berlaku setelah ada penjelasan

³ Working paper No. 55 merupakan salah satu kesepakatan seluruh Negara peserta RAN meeting.

dari Indonesia tentang kepastian batas teritorial sesuai UNCLOS.

- d. Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan (*RANS Charges*) di wilayah udara yurisdiksi Indonesia yang telah didelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan kepada Singapura, selanjutnya hasil yang terkumpul diserahkan ke Indonesia

Dengan Keputusan Presiden RI No. 7 Tahun 1996 tanggal 2 Februari 1996 tentang "*Pengesahan Agreement Between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*", Indonesia meratifikasi perjanjian pengalihan batas FIR Jakarta dan FIR Singapura tersebut.

III. Permasalahan dengan Malaysia

Pada 10 Mei 1996, Indonesia dan Singapura membuat surat bersama (*joint letter*), ditujukan kepada ICAO *Regional Office* di Bangkok, menyampaikan perjanjian tersebut untuk mohon mendapatkan pengesahan, namun hal ini belum dapat diterima ICAO karena adanya keberatan yang disampaikan oleh pihak Malaysia.

Pemerintah Malaysia pada dasarnya telah mengakui Undang-undang No. 1 Tahun 1983 tentang Negara Kepulauan, dengan mensyaratkan agar Malaysia tetap mendapatkan hak tradisionalnya. Di sisi lain Undang-undang No. 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1998 telah mengupayakan garis batas wilayah Republik Indonesia oleh Departemen Hukum dan Perundang-undangan. Akan tetapi, hingga saat ini Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1998 belum didaftarkan ke Sekjen PBB. Mengingat posisi Indonesia dalam posisi strategis, maka sebaiknya perundingan dilaksanakan paralel dengan produk hukum yang akan disahkan oleh Sekjen PBB.

Keberatan pihak Malaysia mengacu kepada adanya perjanjian antara Indonesia dan Malaysia tentang "*Rejim Hukum Negara*

Nusantara dan Hak-hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara di atas Laut Teritorial Perairan Nusantara dan Wilayah Republik Indonesia yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat”, yang ditandatangani 25 Februari 1982. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi perjanjian antara Indonesia dan Malaysia tersebut melalui Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1983, 25 Februari 1983.

Melalui berbagai upaya pendekatan, Indonesia mengadakan pertemuan formal dengan Malaysia pada 25-28 Agustus 1997 di Bandung, dilanjutkan pada 21-23 Oktober 1997 di Kuala Lumpur, kemudian pada 23 Desember 1998 yang dilanjutkan pada awal Maret 2000 dan terakhir adalah pertemuan yang mengalami penundaan beberapa kali dan tidak pernah terjadi sehingga sangat tidak memuaskan pihak Indonesia.

IV. Rencana Tindak Lanjut Pemerintah Republik Indonesia

1. Dengan Pihak Singapura

- a. Mengkaji ulang LOA antara pemerintah Indonesia dan Singapura tentang pengelolaan ruang udara di atas kepulauan Natuna.
- b. Menindaklanjuti kesepakatan data batasan terluar wilayah *sector B*, disesuaikan dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 61 Tahun 1998 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Pangkal Kepulauan Indonesia di Laut Natuna, yaitu pengembangan batas wilayah dan ketinggian Tanjung Pinang *control area*.
- c. Menambah batas ketinggian di atas *aerodrome traffic zone* Batam.
- d. Menata ulang wilayah ruang udara *sector A* dan *C* agar dapat dikelola oleh Indonesia.
- e. Dalam mendukung kesiapan operasional pengelolaan ruang udara di atas wilayah kepulauan Natuna, telah dipasang peralatan navigasi DVOR/DME, peralatan komunikasi

VSAT dan peralatan pengamatan RADAR di pulau Natuna serta fasilitas RADAR di Tanjung Pinang. Secara bertahap menyiapkan SDM (tenaga teknis dan operasional) dan penyempurnaan fasilitas sesuai perkembangan kebutuhan terus dilaksanakan.

2. Dengan Pihak Malaysia

- a. Menyempurnakan draft *Memorandum of Understanding* (MOU) yang pernah disampaikan kepada pihak Malaysia, dengan mengacu kepada Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1983 tentang “Pengesahan Perjanjian antara RI dan Malaysia tentang Rejim Hukum Negara Nusantara dan Hak-Hak Malaysia di Laut Teritorial dan Perairan Nusantara serta Ruang Udara di atas Laut Teritorial, Perairan Nusantara dan Wilayah RI yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat”. Khususnya menyangkut Pasal 11 Perjanjian, yang menyatakan bahwa pelayanan lalu lintas udara dan pelayanan komunikasi di wilayah tersebut dilaksanakan oleh pihak RI, dapat didelegasikan kepada pihak lain apabila Indonesia tidak/belum mampu memberikan pelayanan.
- b. Penyempurnaan *Letter of Agreement* (LOA), tentang pengelolaan ruang udara Indonesia di atas kepulauan Natuna.
- c. Menyiapkan usulan-usulan alternatif untuk pembahasan selanjutnya, antara lain:
 - i. Indonesia mengelola ruang udara area *sector C* secara keseluruhan atau sebagian.
 - ii. Indonesia menawarkan untuk mendelegasikan sebagian ruang udara *sector C* dengan batasan ketinggian tertentu kepada Malaysia, untuk kepentingan penerbangan sipil dan pesawat terbang negara.
 - iii. Indonesia dan Malaysia mengkaji ulang bersama tentang masalah perbatasan wilayah yang dianggap belum jelas

(*sector B*), Indonesia belum mendaftarkan kepada PBB koordinat di atas negara kepulauan sesuai UNCLOS.

- iv. Indonesia memberikan kebebasan pembayaran jasa pelayanan navigasi penerbangan bagi pesawat terbang negara Malaysia.