

Review Terhadap Kebijakan Pertahanan Wilayah Udara Indonesia

Sarah Maria Sechan

sarahsechan37@gmail.com

Program Studi Administrasi Publik Fakultas Sosial Humaniora Universitas Putera Batam

Correspondance: sarahsechan37@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Sejarah Artikel:

Diterima Redaksi: 06 Juli 2023

Revisi Akhir: 15 Agustus 2023

Diterbitkan Online: November 2023

KEYWORDS :

Delegation, Sovereignty, Air Space, Policy

A B S T R A C T

The Aim of the research is to find out State sovereignty over air space, with its complete and exclusive nature, experiences significant dynamics both in concept and implementation in international air law. This research method uses qualitative research methods in using literature studies, data collection, by looking for sources from various books, journals and existing research. There is. The result is For reasons of aviation safety, the airspace of a sovereign country can be delegated to another country to manage navigation services, for example Indonesia's airspace in Natuna and Batam, is maintained by Singapore for aviation safety. The takeover of FIR management in Batam and Natuna was carried out through several stages. First, establishing Civil Military Aviation Coordination (CMAC) as outlined in Government Regulation (Permenhub Number 55 of 2016) concerning National Air Spatial Planning. Second, evaluating the implementation of flight navigation by reformulating the LPPNPI institution. Third, taking over the concept in stages.

Keywords: Delegation, Sovereignty, Air Space, Policy

A B S T R A C T

Tujuan Penelitian ini ialah untuk mengetahui Kedaulatan negara atas ruang udara dengan sifatnya yang lengkap dan eksklusif mengalami dinamika yang signifikan baik dalam konsep maupun implementasinya dalam hukum udara internasional. Metode penelitian ini menggunakan Metode penelitian kualitatif dalam emnggunakan studi pustaka, pengumpulan data, dengan cara mencari sumber dari berbagai buku, jurnal dan riset-riset yang sudah ada. Hasil penelitian menunjukkan Alasan keselamatan penerbangan wilayah udara suatu negara berdaulat dapat didelegasikan kepada negara lain untuk mengelola pelayanan navigasi, misalnya wilayah udara Indonesia di Natuna dan Batam, dipertahankan oleh Singapura demi keselamatan penerbangan. Pengambilalihan pengelolaan FIR di Batam dan Natuna dilakukan melalui beberapa tahapan. Pertama, membentuk Civil Military Aviation Coordination (CMAC) yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah (Permenhub Nomor 55 Tahun 2016) tentang Tata Ruang Udara Nasional. Kedua, mengevaluasi pelaksanaan navigasi penerbangan dengan merumuskan kembali kelembagaan LPPNPI, Ketiga, melakukan pengambilalihan konsep secara bertahap.

Kata Kunci: Delegasi, Kedaulatan, Ruang Udara, kebijakan



Pendahuluan

Kedaulatan negara atas wilayah wilayah udara Indonesia merupakan masalah krusial yang dihadapi Indonesia sebagai negara berdaulat atas wilayah udaranya. Hukum udara internasional menyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bahwa “Negara-negara penandatanganan mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara di atas wilayahnya” melegitimasi kedaulatan atas wilayah udara sebagai yang bersifat penuh dan eksklusif.¹ Legitimasi serupa juga diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia¹.

Konvensi Chicago 1944 adalah instrumen hukum internasional di mana Indonesia menjadi negara pihak, yang kemudian memberikan hak kepada Indonesia untuk menuntut hak dan yurisdiksinya atas wilayah udara. Pasal 5 UU Penerbangan juga memberikan legitimasi hukum nasional dan internasional kepada Indonesia atas kedaulatan penuh dan eksklusif wilayah udara. Namun kedaulatan negara atas wilayah udara sebagaimana tersebut di atas dihadapkan pada kenyataan dimana pemerintah

Indonesia telah memberikan pengelolaan navigasi udara di wilayah udara Batam dan Natuna kepada pemerintah Singapura melalui suatu perjanjian internasional yang disebut “Agreement Between the Government of Republic Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura Tentang Penataan Kembali Batas Antara Wilayah Informasi Penerbangan Singapura dan Wilayah Informasi Penerbangan Jakarta.” Pemerintah Indonesia meratifikasi perjanjian ini melalui Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996.

Melalui perjanjian ini pemerintah Indonesia telah mendelegasikan penguasaan navigasi udara di atas Natuna dan Batam kepada pemerintah Singapura (90 nm dari SINJON (01°13'24" N 103 ° 51 '24" E, hingga 37.000 ft) selanjutnya masuk di Jakarta Flight Information Region (FIR) dan Singapura untuk layanan kontrol lalu lintas udara selain sektor bagian A dan batas utara sektor B (05° 00'N 108 ° 15'E, 05 ° 00'N 108 ° 00'E, 03 ° 30'N 105 ° 30'E, 01 ° 29'21 "N 104 ° 34'41" E).

Kesepakatan tersebut menimbulkan beberapa masalah dalam hukum nasional dan peraturan internal. Isu internal terkait publik menuntut pemerintah Indonesia untuk mengambil alih pengelolaan wilayah udara yang didelegasikan kepada pelayanan navigasi Singapura, khususnya pelayanan navigasi udara yang dikelola oleh Singapura. Tuntutan tersebut kemudian tercermin dalam Pasal 458 Undang-Undang

Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengamanatkan bahwa wilayah udara Republik Indonesia yang pelayanan navigasi penerbangannya dilimpahkan kepada negara lain berdasarkan perjanjian harus dievaluasi dan dilayani oleh penyelenggara. pelayanan navigasi penerbangan paling lama 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku. Batas waktu kewajiban pemerintah untuk mengevaluasi dan melayani navigasi penerbangan pada FIR maksimal pada tahun 2024.

Namun, hingga saat ini, kemajuan evaluasi dan perolehan layanan navigasi penerbangan sejauh ini belum menunjukkan perkembangan yang optimal. Selain itu, dengan dibubarkannya tim yang melakukan kajian dan evaluasi terhadap rencana transisi akuisisi yang tidak hanya sepenuhnya didasarkan pada keahlian teknologi navigasi penerbangan, tetapi juga konsep kedaulatan wilayah udara oleh Presiden Joko Widodo.

Terkait persoalan hukum internasional, persoalan kedaulatan wilayah udara Natuna dan perairan Batam telah menimbulkan persoalan esensial, terutama terkait kedaulatan negara. Hukum internasional menempatkan kedaulatan negara sebagai elemen penting untuk membangun sistem hukum internasional yang adil. Mochtar Kusumaatmadja menyatakan keberadaan hukum internasional sebagai syarat esensial bagi terbentuknya hukum internasional. Kesepakatan antara Indonesia dan Singapura tentang pengelolaan FIR Batam dan Natuna merupakan kesepakatan yang dapat menurunkan makna kedaulatan negara, khususnya Indonesia sebagai pemilik kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udara.

Berdasarkan perspektif kedaulatan negara, perjanjian antara Indonesia dan Singapura telah mendegradasi kedaulatan Indonesia atas wilayah udaranya.

Namun dari sisi keselamatan penerbangan, kesepakatan tersebut bukan merupakan masalah yang berlebihan karena kesepakatan tersebut didasarkan pada kepentingan keselamatan penerbangan. Jika dibandingkan antara kepentingan keselamatan penerbangan dan kedaulatan negara atas wilayah udaranya, kita akan dihadapkan pada dua fakta yang bertolak belakang. Di satu sisi, konsep kedaulatan negara diharapkan dapat dihormati dan dilaksanakan sepenuhnya dalam konteks kedaulatan negara atas wilayah udara. Sementara di sisi lain, keselamatan penerbangan menjadi syarat mutlak bagi keselamatan dan keamanan operasional penerbangan sebagai isu penting dalam penerbangan.

Artikel ini bertujuan untuk menemukan konsep yang memadukan konsep kedaulatan negara dan keselamatan penerbangan dalam penyelenggaraan navigasi udara dalam perspektif hukum, sebagai konsep baru untuk menyelaraskan kedua konsep yang bertentangan tersebut. Pada tataran praktis, artikel ini bertujuan untuk memberikan solusi atas kebijakan pemerintah Indonesia yang berupaya mengambil alih pengelolaan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah udara Natuna dan Batam yang hingga saat ini belum terselesaikan. Ada dua masalah utama dalam artikel ini yang akan diakui dalam analisis.

Pertama, bagaimana pengaturan pendelegasian kedaulatan negara dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan menurut hukum udara internasional. Kedua, bagaimana implementasi konsep kedaulatan

negara atas wilayah udara dalam penyelenggaraan navigasi udara di atas wilayah udara Batam dan Natuna tentang kedaulatan negara dan keselamatan penerbangan.

Kajian Teori

Wilayah Udara

Wilayah udara adalah suatu wilayah di atas permukaan bumi yang digunakan untuk kegiatan penerbangan. Wilayah udara dibagi menjadi beberapa kelas berdasarkan ketinggian dan jenis kegiatan penerbangan yang dilakukan di dalamnya. Setiap negara memiliki wilayah yang terdiri dari tanah, air, dan udara, sehingga negara tidak dapat dipisahkan. Indonesia harus memiliki kemampuan dan kemampuan untuk melindungi integritas dan keamanan negaranya dengan menggunakan kekerasan jika diperlukan.

Sebagai negara yang merdeka dan berdaulat. Di wilayah daratan dan perairan yang diakui oleh undang-undang sebagai wilayah teritorial Indonesia, Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara. Dua teori ada tentang wilayah udara, menurut buku "Kewiraan untuk Mahasiswa" (Lemhanas). Yaitu teori Udara Bebas dan teori Negara Berdaulat di Udara.

Pertama, Teori udara bebas mengasumsikan bahwa udara tidak memiliki kecepatan atau arah aliran yang signifikan, sehingga tidak mempengaruhi gerakan benda di udara. Teori ini juga mengasumsikan bahwa udara tidak memiliki viskositas atau gesekan, sehingga tidak ada gaya gesekan yang mempengaruhi gerakan benda di udara. Teori udara bebas digunakan dalam berbagai aplikasi, seperti dalam perancangan pesawat terbang, roket,

dan kendaraan antariksa. Teori ini memungkinkan para insinyur untuk memprediksi gerakan benda di udara dengan akurasi yang tinggi dan merancang benda yang dapat bergerak dengan efisien di udara. Namun, teori udara bebas memiliki beberapa keterbatasan.

Teori ini tidak memperhitungkan efek dari turbulensi udara, yang dapat mempengaruhi gerakan benda di udara. Teori ini juga tidak memperhitungkan efek dari kecepatan suara, yang dapat mempengaruhi gerakan benda di udara pada kecepatan yang sangat tinggi. Meskipun demikian, teori udara bebas tetap menjadi dasar dalam aerodinamika dan memungkinkan para insinyur untuk merancang benda yang dapat bergerak dengan efisien di udara.

Kedua, Teori Negara Berdaulat di Udara. Teori negara berdaulat di udara adalah teori yang menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udara di atas wilayahnya. Teori ini mengasumsikan bahwa wilayah udara di atas suatu negara merupakan bagian dari wilayah kedaulatan negara tersebut, dan negara tersebut memiliki hak untuk mengatur penggunaan wilayah udara tersebut.

Teori negara berdaulat di udara didasarkan pada prinsip-prinsip hukum internasional yang mengatur penggunaan wilayah udara. Menurut hukum internasional, setiap negara memiliki hak untuk mengatur penggunaan wilayah udara di atas wilayahnya, termasuk untuk kepentingan pertahanan, keamanan, dan penerbangan sipil. Namun, penggunaan wilayah udara di atas wilayah suatu negara juga diatur oleh konvensi internasional, seperti Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi

ini mengatur penggunaan wilayah udara untuk penerbangan sipil internasional dan menetapkan prinsip-prinsip yang harus diikuti oleh negara-negara yang terlibat dalam penerbangan sipil internasional.

Teori negara berdaulat di udara juga mempengaruhi penggunaan wilayah udara untuk kepentingan militer. Setiap negara memiliki hak untuk menggunakan wilayah udara di atas wilayahnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan nasional. Namun, penggunaan wilayah udara untuk kepentingan militer juga diatur oleh hukum internasional, seperti Konvensi Jenewa tentang Hukum Perang.

Dalam praktiknya, penggunaan wilayah udara di atas wilayah suatu negara juga dipengaruhi oleh faktor-faktor politik dan ekonomi. Negara-negara dapat melakukan negosiasi dan kerja sama dalam penggunaan wilayah udara untuk kepentingan bersama, seperti dalam hal penerbangan sipil internasional dan pengawasan lalu lintas udara.

Dalam kesimpulannya, teori negara berdaulat di udara menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayah udara di atas wilayahnya. Namun, penggunaan wilayah udara juga diatur oleh hukum internasional dan konvensi internasional, serta dipengaruhi oleh faktor-faktor politik dan ekonomi.

Kedaulatan Negara Di Udara

Menurut Bin Cheng, hukum internasional umumnya menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah udaranya sendiri. Kedaulatan atas wilayah udara berfungsi sebagai titik tolak untuk mengatur sebagian besar masalah hukum internasional, seperti masuk dan keluar pesawat, kru, penumpang, dan kargo, serta yurisdiksi

untuk tujuan peraturan atau penegakan hukum pidana umum dan peraturan khusus untuk kepentingan dan keamanan negara, prinsip kedaulatan di ruang udara—juga dikenal sebagai "kedaulatan di ruang udara"—bukan berarti kedaulatan secara fisik; sebaliknya, kedaulatan di ruang udara memberikan otoritas dan kendali atas penggunaan ruang udara.pesawat.

Dengan statusnya sebagai negara berdaulat, Indonesia memiliki otoritas untuk menetapkan bentuk negara, pemerintahan, dan struktur kekuasaan, serta hubungan dengan warga negaranya. Negara ini juga memiliki otoritas untuk menetapkan undang-undang dasar dan peraturan pelaksanaannya.

Negara ini juga dapat mengatur hubungan politik dengan negara lain, termasuk warga negara asing yang tinggal di wilayahnya, serta warga negara asing yang tidak memiliki kewarganegaraan. Negara ini juga memiliki otoritas untuk mengatur wilayah darat, laut, dan Udara.Kedaulatan negara di udara adalah hak suatu negara untuk mengatur dan mengontrol penggunaan wilayah udara di atas wilayahnya. Kedaulatan negara di udara didasarkan pada prinsip kedaulatan negara yang diakui dalam hukum internasional.

Menurut prinsip kedaulatan negara, setiap negara memiliki hak untuk mengatur dan mengontrol wilayah udara di atas wilayahnya. Hal ini berarti bahwa negara tersebut memiliki hak untuk mengatur penggunaan wilayah udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, dan penerbangan sipil. Namun, penggunaan wilayah udara di atas wilayah suatu negara juga diatur oleh konvensi internasional, seperti Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi

ini mengatur penggunaan wilayah udara untuk penerbangan sipil internasional dan menetapkan prinsip-prinsip yang harus diikuti oleh negara-negara yang terlibat dalam penerbangan sipil internasional.

Kedaulatan negara di udara juga mempengaruhi penggunaan wilayah udara untuk kepentingan militer. Setiap negara memiliki hak untuk menggunakan wilayah udara di atas wilayahnya untuk kepentingan pertahanan dan keamanan nasional. Namun, penggunaan wilayah udara untuk kepentingan militer juga diatur oleh hukum internasional, seperti Konvensi Jenewa tentang Hukum Perang.

Dalam praktiknya, penggunaan wilayah udara di atas wilayah suatu negara juga dipengaruhi oleh faktor-faktor politik dan ekonomi. Negara-negara dapat melakukan negosiasi dan kerja sama dalam penggunaan wilayah udara untuk kepentingan bersama, seperti dalam hal penerbangan sipil internasional dan pengawasan lalu lintas udara.

Dalam kesimpulannya, kedaulatan negara di udara adalah hak suatu negara untuk mengatur dan mengontrol penggunaan wilayah udara di atas wilayahnya. Namun, penggunaan wilayah udara juga diatur oleh hukum internasional dan konvensi internasional, serta dipengaruhi oleh faktor-faktor politik dan ekonomi.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif dikarenakan menyediakan data secara factual dan akurat mengenai fakta yang diperoleh di lapangan. Peneliti menggunakan penelitian deskriptif, pendekatan kualitatif bertujuan untuk mendalami fakta Dalam melakukan sebuah

penelitian, mendapatkan data yang relevan dan valid maka harus melalui tahapan-tahapan untuk mencapai tujuan. Sehingga akan diperoleh informasi dan informan yang akurat dan lengkap sesuai dengan maksud tujuan penelitian. Maka metode penelitian merupakan dasar tumpuan berfikir bagi peneliti untuk melakukan penelitian. Jenis penelitian/pengkajian sesuai ialah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Materi di kembangkan dari penelitian dan kontrol atas dasar empirik dengan metode untuk mendapatkan kebenaran yang tergolong dalam penelitian ilmiah merupakan penelitian kualitatif.

Hasil Dan Pembahasan

Hukum udara internasional tentang pengaturan navigasi udara diatur dalam Konvensi Chicago 1944 sebagai perjanjian internasional utama, yang memberikan landasan mendasar bagi perjanjian lain, seperti Annex yang mengatur navigasi udara⁴ pada khususnya. Pengaturan navigasi penerbangan dalam Konvensi Chicago 1944 didasarkan pada dua paradigma dasar, yaitu kedaulatan negara dan kewajiban negara untuk menyelenggarakan navigasi udara untuk memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan guna mewujudkan penerbangan yang ideal.

Paradigma kedaulatan negara terbentuk secara signifikan oleh argumentasi bahwa negara memiliki kedaulatan yang utuh dan eksklusif atas wilayah udaranya termasuk kedaulatan untuk mengatur dan mengelola FIR di negaranya. Paradigma kewajiban negara didasarkan pada argumentasi bahwa penyelenggaraan navigasi penerbangan bertujuan untuk mewujudkan keselamatan

penerbangan, oleh karena itu secara resmi negara-negara anggota ICAO harus menyediakan fasilitas navigasi penerbangan. Berkaitan dengan hal tersebut, penulis akan menganalisis dua paradigma prinsip penyelenggaraan navigasi penerbangan, yaitu pertama, prinsip kedaulatan negara termasuk perkembangannya, dan kedua, prinsip kewajiban negara untuk mewujudkan keselamatan negara termasuk kemajuannya.

Asas utama kedaulatan negara di wilayah udara memiliki sifat yang lengkap dan eksklusif dalam Konvensi Chicago 1944 terkait dengan navigasi udara. Konvensi Chicago 1944 yang mengatur penerbangan sipil, menurut Bin Cheng, dianggap sebagai konstitusi ICAO, menjadi sumber pengaturan transportasi udara internasional, yang didukung oleh 4 (empat) prinsip utama: yaitu prinsip kedaulatan wilayah udara; asas kebangsaan pesawat udara; prinsip kondisi yang harus dipenuhi sehubungan dengan pesawat udara atau oleh operatornya; dan prinsip kerjasama dan fasilitasi internasional.

Menurut Saefullah Wiradipradja, asas kedaulatan wilayah udara adalah asas hukum yang bersifat universal yang diterima oleh semua negara anggota dan disetujui dalam semua perjanjian internasional yang digariskan sebelum Konvensi Chicago (Paris Convention 1999 dan Havana Convention 1928), dan juga konvensi bilateral setelahnya.

Kedaulatan negara yang utuh dan eksklusif dianggap sebagai kodifikasi hukum internasional, yang telah diterima dan ditetapkan sebagai undang-undang oleh negara anggotanya (*opinio juris sive sitates*). Dengan demikian, memberikan hak dan tanggung jawab kepada negara untuk

mengeksplorasi wilayah udara mereka secara eksklusif jika mereka memiliki wilayah udara.

Sebagai pelaksanaan kedaulatan negara atas wilayah udara, hukum internasional mengakui yurisdiksi negara atas wilayah udara yang meliputi yurisdiksi legislatif, yurisdiksi eksekutif, dan yurisdiksi yudikatif.

Yurisdiksi legislatif memberikan kewenangan kepada negara untuk menetapkan peraturan perundang-undangan tentang navigasi penerbangan sebagai dasar penyelenggaraan navigasi penerbangan di wilayahnya, berlaku baik bagi penerbangan domestik (untuk maskapai penerbangan domestik), maupun navigasi udara internasional (untuk maskapai penerbangan internasional).

Yurisdiksi eksekutif berasosiasi dengan otoritas negara untuk melaksanakan semua peraturan tentang navigasi udara di yurisdiksinya. Terkait masalah ini, Ruwantissa Abeyratne sependapat bahwa kedaulatan negara dalam hukum penerbangan internasional sebagai otoritas tertinggi negara adalah mengatur dan menegakkan hukum di negaranya.

Yurisdiksi yudikatif berhubungan dengan otoritas negara untuk mengadili dan menegakkan hukum tentang navigasi udara di yurisdiksinya. Kertas kerja yang dikeluarkan oleh Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) pada tahun 2013 menyatakan bahwa kedaulatan wilayah udara dianggap sebagai prinsip fundamental dalam hukum internasional yang perkembangannya, istilah ini sering digunakan dalam arti politik dengan interpretasi yang berbeda sesuai dengan konteksnya. dan niat.

Kedaulatan negara dalam hukum udara internasional telah mengalami

perkembangan global yang dinamis. Dalam penerbangan, konsep kedaulatan wilayah udara menitikberatkan pada kepemilikan yurisdiksi udara, dengan kata lain kewenangan eksklusif negara dalam melaksanakan kewenangan legislatif, administratif, dan hukum atas wilayah udara nasional. Dalam konteks penyelenggaraan navigasi penerbangan, konsep kedaulatan tidak semata-mata merupakan persoalan kedaulatan negara berdasarkan batas wilayah negara.

Kedaulatan negara harus disadari bahwa ia telah mengatasi banyak perkembangan substansial oleh realitas politik, ekonomi, dan sosial tanpa mengubah sifat dasar kedaulatan wilayah udara, yaitu lengkap dan eksklusif, yang diakui oleh Konvensi Chicago 1944. Kajian CANSO tentang pelayanan navigasi udara menyatakan bahwa kedaulatan wilayah udara merupakan asas yang fundamental, sah, dan sah.

Disimpulkan bahwa kedaulatan wilayah udara bersifat lengkap dan eksklusif sebagaimana tertuang dalam Konvensi Chicago 1944, bahwa perjanjian mengenai pendelegasian pelayanan navigasi udara di luar batas negara harus memenuhi prinsip kedaulatan negara. Asas itu sendiri adalah kewajiban negara sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944.

Arti tekstual Pasal 28 “Setiap Negara pihak yang mengadakan perjanjian berjanji, sejauh mungkin dapat dilaksanakan, untuk menyediakan, di wilayahnya, bandar udara, layanan radio, layanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktik yang direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu, sesuai

dengan Konvensi ini” adalah bahwa negara anggota ICAO, mengenai layanan navigasi udara, tidak hanya memberikan pelayanan di yurisdiksi navigasi udaranya tetapi juga harus melayani dalam fasilitas dan pelayanan untuk mendukung navigasi udara internasional. Oleh karena itu, fasilitas dan standar pelayanan harus sesuai dengan standar dan rekomendasi ICAO.

Dengan kata lain, negara memiliki kewajiban “mengatur dan mengawasi” dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan. Negara kemudian berkewajiban untuk mengambil tindakan untuk memastikan penegakan penerapan prinsip-prinsip keselamatan dan efisiensi operasional. Kedaulatan negara dianggap sebagai komponen utama dalam hukum internasional. Karena kedaulatan negara merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional, maka menurut CANSO, kedaulatan wilayah udara tidak dapat didelegasikan. Namun, negara harus menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan. Oleh karena itu, dalam hal tertentu seperti pelayanan navigasi penerbangan dapat didelegasikan kepada negara lain melalui suatu perjanjian berupa perjanjian internasional.

Hukum internasional memberikan kebebasan bagi negara-negara untuk menjalin kerja sama dengan negara lain dalam pengelolaan pelayanan navigasi penerbangan. “Kedaulatan nasional tidak dapat didelegasikan. Namun tanggung jawab pelaksanaan tanggung jawab fungsional, seperti penyediaan layanan navigasi penerbangan, dapat dilimpahkan kepada pihak ketiga. Negara mempertahankan kebebasan penuh untuk menunjuk penyedia layanan pihak ketiga, baik itu entitas nasional atau asing”.

Perkembangan lain menunjukkan bahwa pengelolaan kedaulatan wilayah udara dapat didelegasikan tidak hanya kepada negara lain tetapi juga melalui ketentuan ICAO. Namun, pendelegasian tersebut tidak memotong atau menurunkan sifat lengkap dan eksklusif dari kedaulatan wilayah udara. Pelimpahan pengelolaan pelayanan navigasi penerbangan kepada negara lain atau organisasi internasional merupakan tindakan negara yang didasarkan pada kedaulatan wilayah udara. Tindakan hukum ini didasarkan pada kesepakatan bilateral antara kedua negara di mana hak dan kewajiban dinegosiasikan dan kemudian dituangkan dalam bentuk perjanjian internasional. Apalagi kedaulatan wilayah udara sangat fleksibel dan dinamis, yang dapat dimulai dan diakhiri oleh kedua negara setiap saat sesuai kesepakatan mereka.

Pendelegasian pengelolaan wilayah udara adalah pelimpahan tanggung jawab untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah udara tertentu dari suatu negara ke negara lain. Pendelegasian ini tidak akan mengurangi kedaulatan wilayah udara negara. Namun, hanya pengelolaan FIR di mana kedua negara menyepakati hak dan kewajiban dalam perjanjian internasional yang diatur berdasarkan prinsip persetujuan bebas.

Pendelegasian ini biasanya dilakukan dalam hukum udara internasional, dan hampir semua melakukannya, seperti pendelegasian pengelolaan FIR antara Amerika Serikat dan Kanada, sedangkan Tonga dan Samoa telah mendelegasikan wilayah udaranya ke Selandia Baru. Sebagian wilayah udara Skotlandia telah didelegasikan kepada penyedia layanan navigasi udara Denmark (ANSP) karena Denmark memiliki

jangkauan radar yang lebih baik di wilayah tertentu.

Di benua Eropa telah dilakukan pendelegasian yang sama, yaitu wilayah udara Denmark, Norwegia, Swedia, dan Inggris telah diatur dengan kesepakatan bilateral untuk mengalihkan tanggung jawab penyediaan ATS sebagai bagian dari wilayahnya sendiri kepada negara tetangganya, yaitu Spanyol yang didelegasikan ke Portugal dengan perjanjian antara Seville ACC dan Lisboa ACC, di mana Lisboa ACC menyediakan layanan lalu lintas udara di wilayah udara yang ditentukan oleh Seville. Sementara itu, Spanyol menerima delegasi Portugal dengan kesepakatan antara Lisboa ACC dan Madrid ACC, di mana Madrid ACC menyediakan layanan lalu lintas udara di wilayah udara yang ditentukan oleh Lisboa. Di Asia Tenggara, kesepakatan mengenai delegasi pengelolaan wilayah udara tertentu RI di atas perairan Natuna ke Singapura sampai saat ini.

Perjalanan air Natuna ke Singapura sampai saat ini. 24 Pendelegasian pengelolaan wilayah udara kepada negara lain memang akan membebaskan kewajiban negara mengenai penyelenggaraan navigasi penerbangan sebagaimana tercantum dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944. Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 terbatas pada kewajiban negara untuk menjamin pelayanan yang diberikan oleh negara-negara tersebut.

Negara, di bawah peraturan, pengaturan navigasi udara harus disertifikasi oleh standar ICAO (sebagaimana diatur dalam Lampiran 11 dengan SARPs dan dokumen pendukung), dan juga akan ada pengawasan yang efektif dan tepat yang dilakukan oleh negara yang didelegasikan). Prinsip pengaturan

pelayanan navigasi penerbangan didasarkan pada standar keselamatan dan efisiensi yang ditetapkan oleh ICAO. ICAO mengawasi pemenuhan kewajiban negara untuk menetapkan peraturan tersebut. Kinerja pelayanan navigasi penerbangan harus didasarkan pada keselamatan, efisiensi operasional, efektivitas biaya, dan lingkungan.

Insentif untuk meningkatkan kompetensi dapat dicapai melalui beberapa instrumen yang mendukung keselamatan, efisiensi, dan lingkungan. Selain itu, perjanjian pendelegasian didasarkan pada batas waktu layanan dalam service level agreement (SLA) termasuk key performance indicator (KPI) yang tercantum dalam perjanjian bilateral. Kegagalan untuk memenuhi kriteria dapat menyebabkan kerugian bagi negara pemberi mandat.

Sebagai dosen hukum penerbangan Universitas McGill, Paul Stephen Dimpsey²⁵ bahwa navigasi udara diperlukan dalam penerbangan untuk mewujudkan keselamatan dan efisiensi transportasi udara. Masalah utama yang terkait dengan keasyikan negara dalam menghormati pendelegasian layanan udara lintas negara terkait dengan kebutuhan untuk memastikan kewenangan negara untuk memantau wilayah udara untuk tujuan keamanan nasional, dan kemampuan untuk menanggapi ancaman keamanan dan militer setiap saat. .

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Sipil (ANSP) harus dapat mendukung pelaksanaan tugas-tugas militer yang diperlukan. Risiko militer dikurangi melalui koordinasi yang solid dan komprehensif antara ANSP dan otoritas militer. Kesepakatan pendelegasian

mencakup kejelasan KPI tentang koordinasi antara sipil dan militer.

Perjanjian pendelegasian akan selalu diperlukan untuk mengatur hak pelayanan negara pendelegasian untuk menarik kembali delegasinya setiap saat, yang didahului dengan indikasi bahwa penyelenggaraan navigasi penerbangan berpotensi mengancam keamanan nasional. Pada akhirnya, CANSO merekomendasikan beberapa hal, yaitu pertama, mengakui bahwa suatu negara dapat memilih untuk mendelegasikan kewajibannya untuk menyelenggarakan pelayanan lalu lintas udara tanpa menghilangkan atau merendahkan kedaulatan negara; kedua, hal-hal yang perlu dilakukan oleh negara untuk melaksanakan kedaulatan wilayah udaranya secara proaktif dengan mendelegasikan kewajiban pengaturan pelayanan lalu lintas udara yang lebih efektif, kerjasama pengaturan lintas batas sebagai hasil dari improvisasi manajemen navigasi penerbangan.

ketiga, meminta negara untuk bekerja sama dengan semua pemangku kepentingan industri penerbangan untuk secara aktif mempromosikan pemahaman kedaulatan di tingkat politik. Chrystel Erotokritou menyatakan bahwa kedaulatan wilayah udara yang terkait dengan layanan navigasi udara diatur dalam Pasal 28 (a) Konvensi Chicago 1944 “setiap Negara pihak berjanji, sejauh mungkin dapat diterapkan, untuk menyediakan, di wilayahnya, bandara, layanan radio, pelayanan meteorologi, dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktik yang direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu, sesuai dengan Konvensi ini”.

Pasal 28 mengatur kedaulatan negara di udara yang diturunkan sebagai kewajiban negara dalam pelayanan navigasi penerbangan. Selain itu, Pasal 28 mengharuskan negara untuk melaksanakan kewajibannya secara langsung atau mendelegasikannya kepada badan swasta yang didirikan di negara bagian atau negara tetangga. Pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan dimungkinkan dan dapat dilakukan bekerja sama dengan negara lain melalui badan pengawas. Pendelegasian pengelolaan wilayah udara kepada suatu badan swasta atau negara lain tidak menghilangkan atau mengurangi kedaulatan wilayah udara.

Pendapat tersebut diperkuat oleh Jacques Naveau yang menyatakan bahwa delegasi pelaksanaan navigasi penerbangan tidak berdampak pada hilangnya kedaulatan atau hilangnya keuntungan dari negara yang berdaulat. Argumentasi tersebut didasarkan pada Konvensi Chicago 1944 yang mengakui konsep kedaulatan wilayah udara, sekaligus atas dasar tersebut, pendelegasian kedaulatan dilakukan melalui kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh International Civil Aviation Authority yang digarap melalui penyeragaman aturan dan norma yang mengatur.

Penerbangan sipil internasional di seluruh dunia yang kemudian membatasi kebebasan negara untuk menetapkan undang-undang yang berkaitan dengan pengelolaan wilayah udara. Meskipun kedaulatan wilayah udara bersifat lengkap dan eksklusif, kemudian terdegradasi karena kebijakan pelimpahan kewenangan kepada negara lain, negara tetap diberikan kewenangan untuk menegakkan kedaulatan wilayah udaranya untuk alasan keamanan nasional.

Alasan keamanan nasional dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan merupakan dasar bagi negara untuk menegakkan kedaulatannya meskipun negara telah mendelegasikan kedaulatannya kepada negara lain. Diakui pula dalam Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang memberi wewenang kepada negara untuk mengatur mengenai pembatasan atau pelarangan maskapai penerbangan negara lain untuk terbang di atas daerah larangannya untuk alasan keamanan militer dan publik.

Kesimpulan

Asas penyelenggaraan navigasi penerbangan dalam hukum udara internasional didasarkan pada dua asas utama, yaitu asas kedaulatan negara dan asas kewajiban negara. Asas kedaulatan wilayah udara dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan mengalami dinamika makna dan implementasi kedaulatan negara yang utuh dan eksklusif sebagai milik penuh suatu negara menjadi sedikit berubah karena ICAO mengoordinasikan negara pemilik kedaulatan untuk mendelegasikan kepada negara lain melalui jalur internasional.

Asas kewajiban negara dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan bersumber dari kewajiban negara bersumber dari Pasal 28 Konvensi Chicago yang mewajibkan negara-negara untuk menerapkan hukum internasional. Asas kewajiban negara ditetapkan melalui beberapa asas kewajiban negara dalam penyelenggaraan navigasi penerbangan yang disebut asas nondiskriminasi peraturan perundang-undangan navigasi udara, asas kebebasan mengakses dan nondiskriminasi, dan asas penyediaan fasilitas navigasi penerbangan. dan standar.

Perolehan wilayah udara dimana pelayanan navigasi penerbangan yang dikelola oleh Singapura saat ini didasarkan pada ketentuan yang diatur dalam Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Ia mengatur tiga hal pokok, yakni pertama, kesesuaian kedaulatan wilayah udara atas Pulau Natuna yang dikelola Singapura ternyata kedaulatan wilayah udara Indonesia didelegasikan kepada Singapura. Untuk memastikan penguatan kedaulatan wilayah udara dilakukan dengan membentuk Civil Military Aviation Coordination (CMAC) yang dituangkan dalam peraturan pemerintah tentang ketertiban wilayah udara nasional.

Kedua, perlu dilakukan langkah evaluasi pelaksanaan navigasi penerbangan dengan menggunakan reformulasi kelembagaan LPPNPI, evaluasi perjanjian kerjasama Indonesia-Singapura, dan penyediaan layanan navigasi penerbangan di masa transisi pulau Natuna. Ketiga, konsep akuisisi dilakukan secara bertahap: pertama, Singapura hanya memberikan layanan navigasi penerbangan, sedangkan Indonesia hanya memantau, kedua, Indonesia menyediakan layanan navigasi udara, sedangkan Singapura hanya memantau, ketiga, implementasi terakhir, Indonesia menyediakan navigasi udara yang lengkap. jasa.

Rekomendasi prinsip pelaksanaan navigasi penerbangan dalam hukum udara internasional memiliki dinamika yang sangat pesat, oleh karena itu Kementerian Perhubungan dan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia dalam menetapkan Undang-Undang tentang penerbangan Kementerian Perhubungan dalam menetapkan regulasi operasional harus melakukan kajian mendalam terhadap

perkembangan asas-asas hukum agar dapat mengimplementasikan asas-asas tersebut ke dalam kebijakan penyelenggaraan navigasi penerbangan di Indonesia. Selanjutnya mengenai instansi pelaksana (operator) dalam hal ini Perum LPPNPI harus melakukan kajian mendalam terhadap perkembangan asas-asas hukum pelaksanaan navigasi penerbangan yang berlaku di bawah ICAO.

Langkah evaluasi dan perolehan wilayah udara dalam pelaksanaan pelayanan navigasi penerbangan yang dilimpahkan ke Singapura sebagaimana tercantum dalam Lampiran (e) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2016 tentang Tata Tertib Penerbangan Nasional, Kementerian Perhubungan harus segera membentuk tim tertentu. terdiri dari berbagai kementerian seperti Kementerian Pertahanan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, TNI AU, dan Perum LPPNPI, untuk segera dilaksanakan program kerja sesuai dengan tahapan yang diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan

Daftar Pustaka

- Air Transport Management: An International Perspective - Google Books'
 <https://books.google.co.id/books?hl=en&lr=&id=Ezv3DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=flight+information+region+book&ots=4fU1fKzEE&sig=5RFBihsuq1DST4JwpzVLNEDOyFg&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false>
 [accessed 21 June 2022]
- Husna, Lenny, and Agus Riyanto, 'Peran Pemerintah Dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah

Udara Kepulauan Riau’, *Jurnal Cahaya Keadilan*, 7.2 (2019), 395–410 <<https://doi.org/10.33884/JCK.V7I2.1418>>

Lestari, Endang Puji, ‘The Delegation of State Sovereignty over Air Space in the Implementation of Air Navigation: The Analysis of the Agreement between Indonesia and Singapore on Management of the Batam and Natuna Flight Information Region’, *Fiat Justisia: Jurnal Ilmu Hukum*, 11.2 (2017), 173–99 <<https://doi.org/10.25041/FIATJUSTI>

SIA.V11NO2.813>

Subarkah, Alwafi Ridho, ‘Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (Fir) Dari Singapura’, *Jurnal Asia Pacific Studies*, 3.2 (2019), 145–55 <<https://doi.org/10.33541/JAPS.V3I2.1317>>

Zalia, Hadaina, ‘Politik Pertahanan Dan Keamanan Udara : Analisa Inkonsistensi Pemerintah Indonesia Dalam Upaya Realignment FIR Singapura Di Wilayah Udara Kepulauan Riau’, 1 (2021), 11–24.