

## **Pengelolaan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia di Natuna berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dalam Perspektif Hukum Internasional**

**Yulio Iqbal Cahyo Arsetyo<sup>1</sup>**

### **Abstrak**

Dalam setiap hubungan Internasional, Indonesia memiliki beberapa masalah diplomasi dengan negara dan organisasi lain, salah satunya adalah perselisihan Indonesia dengan Malaysia dan Singapura mengenai Kawasan Informasi Penerbangan (*Flight Information Region/FIR*) Natuna. Perselisihan ini dimulai pada tahun 1946 ketika dalam Pertemuan Dublin pada tahun 1946 ketika Singapura dipercaya untuk mengelola 1825 Km Wilayah Udara Indonesia dengan Malaysia atas Ruang Udara Pulau Natuna. Lalu bagaimanakah Pengelolaan Wilayah Udara berdasarkan Hukum Internasional, utamanya didalam Konvensi Chicago 1944 dan Dampaknya bagi Kedaulatan Indonesia. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan studi kepustakaan dan dengan menggunakan data serta informasi dari penelusuran jaringan internet yang kemudian didukung dengan pengamatan lapangan dan pendapat ahli. Adapun obyek penelitian ini memfokuskan pada ketentuan kedaulatan negara dalam hukum internasional yang dikaitkan dengan pengaturan kedaulatan siber dalam rangka mewujudkan ketahanan nasional. Dimana penelitian ini bertujuan untuk memahami lebih baik tentang perundang-undangan hukum internasional, pengikatan hukum dan pengaruhnya terhadap negara-negara dan masyarakat internasional terutama yang berkaitan dengan penerapan Wilayah Informasi Penerbangan di bawah perjanjian ICAO dan memahami lebih baik tentang hak negara atas wilayahnya dan bagaimana sebaliknya negara bertindak sebagai subjek hukum internasional dan ketaatannya pada perjanjian internasional. Dimana diketahui bahwa Perjanjian Internasional memiliki dampak besar terhadap pengelolaan wilayah Negara di Indonesia termasuk wilayah udaranya. Namun dalam hukum internasional hal semacam ini adalah lazim karena perjanjian internasional dibuat dari kemauan para pihak dan akan diberlakukan jika kedua belah pihak sepakat. walaupun FIR adalah masalah administrasi internasional, akan tetapi dampak kedaulatannya tetap ada dan nyata.

**Kata Kunci:** Kedaulatan Udara, Hukum Internasional, UNCLOS 1982, Konvensi Chicago 1944

---

<sup>1</sup> Penulis merupakan mahasiswa *Double Degree* Pascasarjana Universitas Islam Indonesia dan Youngsan University Korea Selatan. Aktif sebagai peneliti di *Center for Leadership and Legal Development Studies* (CLDS) Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Memiliki ketertarikan di bidang Penegakan Hukum dan Keamanan Internasional yang meliputi Kajian *Transnational Organized Crime, Terrorism, Pengawasan dan Penegakan HAM* serta Keamanan Negara dan Kawasan. [ivo210795@gmail.com](mailto:ivo210795@gmail.com).

## 1.1 PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas 1.905 juta km<sup>2</sup>, dimana Indonesia merupakan negara terpadat ke-4 di dunia dengan jumlah penduduk sekitar 260 juta jiwa. Sejak Kemerdekaan Indonesia 17 Agustus 1945, Indonesia secara aktif terlibat dalam hubungan dan upaya internasional, salah satu peran Indonesia yang terkenal dalam hubungan Internasional adalah pembentukan Gerakan Non-Blok atau GNB sebagai respon Indonesia di bawah Pemerintahan Presiden Soekarno dengan Presiden Yugoslavia Josip Broz, Presiden Mesir Gamal Abdul Nasser, Presiden India Pandit Jawaharlal Nehru, dan Presiden Ghana Kwame Nkrumah (Awlia, 2019). Indonesia sangat aktif dalam hubungan internasional. Menurut website resmi Kementerian Luar Negeri Indonesia Terbukti bahwa Indonesia Memiliki 2671 perjanjian tanpa ratifikasi atau pemberitahuan yang dibutuhkan, 527 perjanjian ratifikasi atau *notified* dan 13 perjanjian *unratified* atau *unnotified* (Kemenlu, n.d.), dimana Ini merupakan bukti, betapa aktifnya Indonesia dalam pergaulan internasional.

Namun seperti dalam setiap hubungan Internasional, Indonesia memiliki

beberapa masalah diplomasi dengan negara dan organisasi lain, salah satunya adalah perselisihan Indonesia dengan Malaysia dan Singapura mengenai Kawasan Informasi Penerbangan (*Flight Information Region/FIR*) Natuna. Perselisihan ini dimulai pada tahun 1946 ketika dalam Pertemuan Dublin pada tahun 1946 ketika Singapura dipercayakan untuk mengelola 1825 Km Wilayah Udara Indonesia dengan Malaysia atas Ruang Udara Pulau Natuna (Agiesta, 2019). Dimana hal ini kemudian berdampak kepada hak Indonesia untuk menguasai wilayah udara kawasan tersebut dimana terdapat potensi pelanggaran kedaulatan oleh Singapura di wilayah Indonesia. Dari situlah kemudian didalam artikel ini akan membahas mengenai **Pengelolaan Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia di Natuna berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dalam Prespektif Hukum Internasioal** yang akan berfokus mengenai pengelolaan wilayah udara di Indonesia.

## 1.2 Rumusan Masalah

Bagaimanakah Pengelolaan Wilayah Udara berdasarkan Hukum Internasional, utamanya didalam Konvensi Chicago 1944 dan



Dampaknya bagi Kedaulatan Indonesia?

### 1.3 Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan studi kepustakaan dan dengan menggunakan data serta informasi dari penelusuran jaringan internet yang kemudian didukung dengan pengamatan lapangan dan pendapat ahli. Adapun obyek penelitian ini memfokuskan pada ketentuan kedaulatan negara dalam hukum internasional yang dikaitkan dengan pengaturan kedaulatan wilayah udara dalam rangka mewujudkan ketahanan nasional. Mengingat kajian dalam koridor hukum internasional, maka langkah sebagai berikut:

1) Melakukan penelusuran terhadap bahan hukum (*legal sources*), baik yang bersifat primer maupun sekunder, yaitu konvensi-konvensi internasional utamanya terkait dengan kedaulatan dan wilayah negara dan perkembangannya didalam wilayah udara. Selain itu, juga akan ditelusuri tentang bahan-bahan primer terkait persoalan di atas, tetapi lebih pada pencarian bahan hukum nasional di Indonesia. Adapun sumber bahan non-hukum berupa *text-book*, jurnal dan laporan media cetak dan *online* lainnya, yang relevan

dan mendukung penguatan argumentasi dari penelitian ini.

2) Melakukan penelusuran terhadap peran institusi-institusi internasional dan juga nasional, yang secara efektif dapat digunakan untuk melihat menganalisis atas ada tidaknya peran yang telah dilakukan atau sedang direncanakan oleh negara, khususnya dalam praktek penguasaan wilayah dan penegakan kedaulatan wilayah Udara

3) Langkah ketiga dari bahan-bahan terkumpul, baik sumber bahan hukum maupun non-hukum akan dilakukan analisis mengenai dapat dan tidaknya suatu negara menguasai wilayah udaranya yang berkaitan dengan ketahanan nasional

### 1.4 Tujuan Penelitian

1) Untuk memahami lebih baik tentang perundang-undangan hukum internasional, pengikatan hukum dan pengaruhnya terhadap negara-negara dan masyarakat internasional terutama yang berkaitan dengan penerapan Wilayah Informasi Penerbangan di bawah perjanjian ICAO.



- 2) Untuk memahami lebih baik tentang hak negara atas wilayahnya dan bagaimana sebaliknya negara bertindak sebagai subjek hukum internasional dan ketaatannya pada perjanjian internasional.

### 1.5 Manfaat Penelitian

Dengan terselesaikannya penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pemikiran bagi peningkatan dan pengembangan serta pembaharuan ilmu-ilmu hukum internasional sesuai dengan tuntutan dan perkembangan zaman, khususnya dalam rangka kedaulatan negara dan pengaturan ruang udara dalam Hukum Internasional.

## 2. Pembahasan

Penemuan Pesawat terbang oleh Wright bersaudara pada tahun 1903 membawa perubahan terhadap dinamika transportasi di dunia yaitu transportasi udara. Berdasarkan USA Today penerbangan komersial pertama tercatat pada 1914 di Amerika Serikat dengan jalur St.Petersburg - Tampa Florida (Today, 2016). Terlebih lagi ketika era Perang Dunia ke-2 perkembangan teknologi

penerbangan mengalami lonjakan drastis di dunia sehingga pada tahun 1944 terdapat 52 Negara bertemu di Chicago untuk membuat sebuah konvensi *futuristic* mengenai penerbangan sipil yang disebut sebagai *Chicago Convention on International Civil Aviation* 1944. Dimana isi dari konvensi ini memuat tentang menetapkan aturan wilayah udara, registrasi dan keselamatan pesawat udara, keamanan, dan keberlanjutan, serta merinci hak-hak para penandatangan sehubungan dengan perjalanan udara serta ketentuan yang berkaitan dengan perpajakan, mengingat adanya nilai ekonomis dan strategis bagi negara didalam penguasaan wilayah udara ini (Setiani, September 2017).

Konvensi ini direncanakan akan berstatus *In Force* ketika 26 Negara telah meratifikasi dimana hal tersebut tercapai pada 3 Maret 1947 dan konvensi ini berlaku efektif pada 4 April 1947. Dimana untuk menjalankan konvensi ini secara efektif dibentuklah *The International Civil Aviation Organization* (ICAO) pada tahun 1944 sesuai dengan ketentuan di *Part II of Chicago Convention on International Civil Aviation* 1944 dimana kemudian ICAO efektif menjalankan tugasnya pada tahun 1947 dan



di tahun yang sama menjadi bagian dari *United Nations Economic and Social Council (ECOSOC)*.

Berdasarkan Website resmi ICAO Tugas ICAO adalah (The International Civil Aviation Organization, n.d.):

*ICAO works with the Convention's 193 Member States and industry groups to reach consensus on international civil aviation Standards and Recommended Practices (SARPs) and policies in support of a safe, efficient, secure, economically sustainable and environmentally responsible civil aviation sector. These SARPs and policies are used by ICAO Member States to ensure that their local civil aviation operations and regulations conform to global norms, which in turn permits more than 100,000 daily flights in aviation's global network to operate safely and reliably in every region of the world.*

Salah satu kebijakan krusial yang dilahirkan oleh ICAO adalah adanya *Flight Information Regions* atau FIR. Secara singkat FIR adalah *territory* navigasi penerbangan semu yang dikelola oleh suatu Negara. Berdasarkan ICAO Annex 2 – Rules of the Air, 2005 mendefinisikan *Flight information region* sebagai (ICAO, 2005):

*An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.*

Dimana saat ini terdapat 193 Negara yang terbagi menjadi 7 *regional office* organisasi berdasarkan FIR antara lain *Asia and Pacific* atau APAC yang bertanggung jawab terhadap 56 FIR, *Eastern and Southern Africa* atau ESAF yang bertanggung jawab terhadap 23 FIR, *European and North Atlantic* atau EURNAT yang bertanggung jawab terhadap 186 FIR, *Middle East Region* atau MID yang bertanggung jawab terhadap 15 FIR, *North American, Central American and Caribbean* yang bertanggung jawab atas 68 FIR, *South America* atau SAM yang bertanggung jawab terhadap 27 FIR, dan *Western and Central African* atau WACAF yang bertanggung jawab atas 30 FIR.

Akan tetapi saat ini yang menjadi perdebatan adalah mengenai terdapat beberapa penguasaan FIR yang melampaui wilayah teritorial suatu negara. Mengingat seharusnya pada tataran konsep kedaulatan negara, dimana negara seharusnya berkuasa penuh terhadap wilayahnya berdasarkan teori kedaulatan negara. Menurut Yuriy Bytyak Dkk menyebutkan bahwa kedaulatan adalah (Yuriy Bytyak, 2017):



*Sovereignty it is a political and legal category, which expresses the content and scope of competence of the State in the areas of domestic and foreign policy*

Dimana salah satu contoh nyata adalah FIR Indonesia yang dikuasi oleh Singapura utamanya FIR Natuna. FIR Natuna yang dikuasai Singapura menjadi pusat kontrol bagi penerbangan Indonesia khususnya di sekitar wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Bagaimana sejarahnya FIR Indonesia bisa dikuasai oleh Singapura? Semua bermula pada pertemuan Dublin 1946 dimana Singapura dipercaya untuk mengelola FIR wilayah tersebut dikarenakan Singapura merupakan bekas jajahan Inggris yang dipandang mampu untuk mengelola wilayah FIR tersebut secara efektif, dimana tercatat bahwa Singapura menguasai 1825 Kilometer wilayah Udara termasuk Kepulauan Riau, Tanjung Pinang, Natuna, Serawak dan Semenanjung Malaya. (Agiesta, 2019).

Mengapa kemudian krusial membahas mengenai wilayah udara tersebut? Didalam Hukum Internasional dikenal empat syarat penting mengenai berdirinya suatu negara, antara lain wilayah, penduduk, pemerintahan yang berdaulat serta kemampuan untuk

mengadakan hubungan dengan negara lain. Unsur-unsur berdirinya negara tersebut tidak lepas dari nilai-nilai Konvensi Montevideo 1933 tentang Hak dan Tugas Negara utamanya pasal 1 Konvensi Montevideo. Wilayah negara merupakan salah satu dari tiga syarat berdirinya negara yang bersifat "konstitutif" atau harus ada didalam pendirian suatu negara. Mahendra Putra Kurnia berpendapat bahwa wilayah negara adalah tempat tinggal, tempat hidup dan sumber kehidupan warga negara yang meliputi daratan, lautan dan ruang udara, dimana suatu negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayah negara (Kurnia, 2011). Jika berdasarkan pada pembagiannya Boer Mauna berpendapat bahwa wilayah negara di bagi menjadi tiga, yaitu daratan, lautan dan udara di atasnya (Mauna, 2008). Dimana didalam hal ini dapat dikatakan bahwa hak eksklusif Indonesia untuk menguasai wilayah udara tersebut menjadi terganggu karena adanya peraturan dari Chicago Konvensi 1944. Akan tetapi, jika kemudian membandingkan hal ini dengan kewajiban negara kepulauan di dalam *United Nations Convention for the Law of the Sea 1982* mengenai kewajiban negara kepulauan untuk membuat Alur Laut



Kepulauan atau *Right of Archipelagic Sea Lanes Passage* atau Alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sesuai dengan *Article 53 UNCLOS 1982* (Susetyorini, April 2019), dimana kemudian ALKI ini termasuk pada hak bagi kapal udara untuk melintas secara bebas di wilayah Indonesia (Wulan Pri Handini, Agustus 2019) dapat dikatakan bahwa didalam sebuah perjanjian International tidak jarang melebihi batas-batas kedaulatan suatu negara. Akan tetapi perlu diingat bahwa karena UNCLOS 1982 perairan internal Indonesia diakui.

Contoh lainnya adalah bagaimana didalam *Article 22 Vienna Convention on Diplomatic Relation* menjamin kedutaan besar suatu negara yang berada di wilayah negara lain memiliki imunitas terhadap otoritas negara penerima, tidak lupa perjanjian patroli bersama di selat malaka antara tiga negara antara Malaysia-Indonesia dan Singapura yang berhasil menangkal kejahatan laut di kawasan Selat Malaka (Lintang Suproboningrum, November 2017). Dimana hal tersebut memeperkuat bahwa faktor-faktor didalam rezim hukum internasional kedaulatan negara terhadap suatu wilayah dapat berkurang karena perjanjian internasional yang dibuat dengan negara lain. Dapat

dikatakan bahwa konsep *take and give* berdasarkan teori timbal balik diterapkan di hampir semua perjanjian internasional. Terlebih lagi dengan adanya prinsip *Pacta Sund Servanda* atau terikatnya suatu negara terhadap suatu perjanjian internasional diakibatkan oleh persetujuan dari negara tersebut untuk mengikat diri pada perjanjian internasional (Situngkir, Maret 2018) atau Indonesia memiliki obligasi untuk melaksanakan perjanjian yang telah dibuat (Farida, March 2020) dimana berdasarkan hal tersebut Indonesia harus mematuhi perjanjian yang telah Indonesia buat. Meskipun demikian bila mengingat kembali kasus Benny Murdani terkatung-katung di angkasa saat akan mendarat di Natuna pada 1991 dikarenakan menara kontrol di Singapura tidak memberikan izin yang menyebabkan masalah diplomatik antara Indonesia dan Singapura (Anggi Kusumadewi, 2015). Indonesia sebenarnya bukanlah tanpa upaya dimana dimasa lalu Indonesia pernah mengajukan untuk mengambil alih beberapa wilayah FIR dari Singapura tepatnya di 1993 akan tetapi ditolak oleh ICAO dikarenakan ICAO ragu dengan kemampuan Indonesia di kala itu akan tetapi di pemerintahan Jokowi wilayah-



wilayah FIR berhasil dikuasai oleh Indonesia (Agiesta, 2019).

Akan tetapi didalam faktanya pengelolaan FIR suatu bagian negara oleh negara lain adalah hal yang cukup lumrah. Indonesia sendiri misalnya berdasarkan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan menyebutkan bahwa Indonesia dipercaya untuk mengurus FIR Australia, Singapura dan Timor Leste (Zuraya, 2019). Lebih lanjut lagi menurut Luhut FIR bukanlah masalah kedaulatan akan tetapi masalah administratif (Zuraya, 2019). Mengutip dari CNN Indonesia, pada 2017 lalu Duta Besar Singapura untuk Indonesia Anil Kumar Nayar menegaskan bahwa persoalan di langit Kepri bukanlah tentang kedaulatan melainkan untuk masalah keselamatan penerbangan (Indonesia, 2019).

### **3. Kesimpulan**

Perjanjian Internasional memiliki dampak besar terhadap pengelolaan wilayah negara di Indonesia termasuk wilayah udaranya. Namun dalam hukum internasional hal semacam ini adalah lazim karena perjanjian internasional dibuat dari kemauan para pihak dan akan diberlakukan jika kedua belah pihak sepakat. Indonesia

sendiri juga sangat familiar dengan hal ini karena Indonesia sudah lama meratifikasi *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* atau UNCLOS 1982 dan akses Indonesia ke *Chicago Convention 1944* yang salah satu poinnya adalah termasuk adanya ICAO dan FIR. Indonesia mendapat hak dan kewajiban dari adanya UNCLOS 1982, kepentingan Indonesia terhadap perairan pedalaman dan keberadaan negara-negara kepulauan disetujui oleh masyarakat Internasional, sebaliknya Indonesia harus membuat jalur laut untuk masyarakat internasional di wilayah Indonesia sebagai timbal balik dari persetujuan masyarakat Internasional atas keberadaan negara-negara kepulauan seperti Indonesia. Berkaitan dengan penguasaan FIR, Pemerintah Indonesia dan Singapura menganggap bahwa masalah FIR ini cenderung pada masalah administrative Internasional mengenai keselamatan penerbangan, mengingat bahwa Indonesia juga menguasai beberapa FIR negara lain seperti Timor Leste dan beberapa bagian Australia. Meskipun demikian kejadian serupa sebagaimana kejadian Benny Murdani mungkin terjadi kembali masa mendatang mengingat saat ini *dispute* sekala global tentang Laut China Selatan





yang merembet ke Natuna sedang terjadi sehingga walaupun FIR adalah masalah administrasi, akan tetapi dampak kedaulatannya tetap ada dan nyata.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agiesta, F. S. 2019. *Sejarah Ruang Kendali Udara Indonesia dikuasai Singapura, Sejak Kapan?* Diakses dari merdeka.com: <https://www.merdeka.com/uang/sejarah-ruang-kendali-udara-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-kapan.html>
- Anggi Kusumadewi, A. U. 2015. *Perang' Udara Indonesia-Singapura*. Diakses dari CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura>
- Awlia, T. 2019. *Sejarah Gerakan Non-Blok dan Daftar Anggotanya*. Retrieved from Detik: <https://news.detik.com/berita/d-4829214/sejarah-gerakan-non-blok-hingga-daftar-negara-anggota-non-blok>
- Farida, E. 2020. *Kewajiban Negara Indonesia Terhadap Perjanjian Internasional yang Telah Diratifikasi*. Administrative Law & Governance Journal. Volume 3 Issue 1, 191.
- ICAO, O. T. 2005. *Convention on International Civil Aviation Tenth Edition*. ICAO.
- Indonesia, C. 2019. *Riwayat Singapura Kuasai Ruang Udara di Natuna, 12 Desember 2018*. Diakses dari CNNIndonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181211210149-20-352903/riwayat-singapura-kuasai-ruang-udara-di-natuna>
- Kemenlu. (n.d.). *Treaties*. Diakses dari <https://treaty.kemlu.go.id/search>
- Lintang Suproboningrum, Y. K. 2017. *Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka*. Politica Vol. 8 No. 2, 181.
- Setiani, B. 2017. *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing*. Jurnal Konstitusi, Volume 14 Nomor 3, (pdf) 4.
- Situngkir, D. A. 2018. *Asas Pacta Sunt Servanda dalam Penegakan Hukum Pidana Internasional*. Jurnal Cendekia Hukum: Vol. 3, No 2, 156.
- Susetyorini, P. 2019. *Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Perspektif: UNCLOS 1982*. Masalah-Masalah Hukum, Jilid 48 No.2, 170.



The International Civil Aviation Organization, A. I. (n.d.). Diakses dari <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

Today, U. 2016. *What it was like to fly the first commercial flight in 1914*. Diakses dari USA Today: <https://www.usatoday.com/story/travel/roadwarriorvoices/2016/01/04/what-it-was-like-to-fly-the-first-commercial-flight-in-1914/83201288/>

Wulan Pri Handini, D. R. 2019. *Kedaulatan Wilayah Udara di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*. Jurnal RechtsVinding, Vol. 8 No. 2, 277.

Yuriy Bytyak, I. Y. 2017. *The State Sovereignty and Sovereign Rights: The Correlation Problem*. Mani in India, 97 (23), 577.

Zuraya, N. 2019. *Luhut: Indonesia-Singapura Siap Kerja Sama Ruang Udara*. Diakses dari Republika: <https://internasional.republika.co.id/berita/pz7kkv383/luhut-indonesiasingapura-siap-kerja-sama-ruang-udara>