

URGENSI KEDAULATAN RUANG UDARA INDONESIA DALAM PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION* JAKARTA-SINGAPURA

Aileen Griselda Petrolud Aritonang, Marsya Iffah Erisar Raib, dan Nicholas
Kevin Yolianto
Universitas Padjadjaran

ABSTRAK

Pemerintah Indonesia memiliki kewajiban untuk menjaga wilayah yang terdapat atas yurisdiksinya, termasuk wilayah udaranya. Sayangnya, kenyataan menunjukkan bahwa kedaulatan udara Indonesia terancam dengan adanya pendelegasian *Flight information Region* (FIR) kepada Singapura. Meskipun Indonesia dan Singapura telah membentuk Perjanjian *Realignment* FIR yang kemudian disahkan dalam Peraturan Presiden No. 109 Tahun 2022, nyatanya Indonesia belum sepenuhnya menguasai kedaulatan di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Melalui penelitian kualitatif yang menyertakan permasalahan dan analisis, masih ditemukan urgensi bagi pemerintah Indonesia untuk mengambil alih sepenuhnya FIR dari Singapura karena menimbulkan kerugian dalam aspek kedaulatan dan penegakan hukum. Selain itu, perjanjian *realignment* FIR juga tidak sesuai dengan amanat yang terdapat pada Pasal 458 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Dengan ini, pemerintah Indonesia perlu melakukan negosiasi ulang dengan Singapura yang diiringi juga dengan aspek kesiapan melalui peningkatan layanan navigasi udara.

Kata Kunci: *Flight Information Region* (FIR), Indonesia, Kedaulatan Udara, Singapura

ABSTRACT

The Indonesian government has an obligation to protect the territory under its jurisdiction, including its airspace. Unfortunately, the reality shows that Indonesia's air sovereignty is threatened by the delegation of the Flight Information Region (FIR) to Singapore. Although Indonesia and Singapore have formed an FIR Realignment Agreement which was later ratified in Presidential Regulation No. 109 of 2022, Indonesia has not fully controlled sovereignty over the Riau and Natuna Islands. Through qualitative research that includes problems and analysis, there is still an urgency for the Indonesian government to fully take over the FIR from Singapore because it causes losses in terms of sovereignty and law enforcement. Furthermore, the FIR realignment agreement is also not in accordance with the mandate contained in Article 458 of Law No. 1 of 2009. In conclusion, the Indonesian government need to renegotiate with Singapore along with aspects of readiness through improving its air navigation services.

Keywords: *Flight Information Region* (FIR), Indonesia, Air Sovereignty, Singapore

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pada dasarnya, kedaulatan merupakan aspek penting yang berperan sebagai basis hukum yang menghubungkan dua sistem hukum domestik dan internasional.¹ Kedaulatan dalam hal ini memiliki kaitan yang erat dengan teritori atau wilayah sebagai fundamental negara dalam melaksanakan yurisdiksi hukumnya di atas sebuah wilayah.² Kedaulatan wilayah Indonesia secara fundamental terbagi menjadi tiga bagian sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia, yakni wilayah darat, wilayah laut, dan wilayah udara.

Kedaulatan wilayah udara suatu negara pada dasarnya dapat direpresentasikan oleh wilayah yang tercakup terhadap *Flight Information Region* (FIR) yang dimiliki. Pengertian FIR sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*) diberikan.³ Sedangkan, menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944, FIR merupakan sebuah rangkaian yang mengklasifikasikan ruang udara di dunia dan membagi fungsinya secara praktis menjadi *air traffic control*, *flight information services*, dan *alerting services*.⁴ Ketiga fungsi tersebut kemudian diakomodir ke dalam suatu layanan udara bernama *air traffic services* yang berfungsi untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara, menjaga lalu lintas udara, memberikan saran atau informasi agar penerbangan tetap aman dan efisien, serta memberikan kabar pada pihak berwenang apabila terdapat pesawat terbang yang memerlukan pertolongan.⁵

¹ Sigit Riyanto, 'Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer' (2012) 1 Yustisia.[8].

² I Gede Wahyu Wicaksana, 'Kedaulatan Teritorial Negara: Kepentingan Material dan Nilai Simbolik', [2016] 2 Masyarakat, Kebudayaan dan Politik.[108].

³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)

⁴ International Civil Aviation Organization Air Traffic Services Planning Manual First (Provisional) Edition-1984, Doc 9426-AN/924, para. 1.4.2.

⁵ Anak Agung Bagus Ngurah Agung Surya Putra, 'Yurisdiksi Indonesia Mengambil Alih Pelayanan Ruang Udara (Flight Information Region) di Wilayah Udara Kepulauan Natuna' (2017) 5 Kertha Negara.[6].

Apabila mengacu kepada sejarah pasca kemerdekaan, negara Indonesia sendiri pada awalnya memegang kendali atas empat FIR, yakni FIR Jakarta, Bali, Ujung Pandang, dan Biak.⁶ Namun berdasarkan *Supplement Aeronautical Information Publication (AIP)* dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. 02/05 tanggal 14 April 2005, ruang udara Indonesia dibagi menjadi dua FIR, yakni FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang terhitung mulai tanggal 12 Mei 2005. Hal ini dilatarbelakangi oleh upaya Indonesia dalam membagi FIR agar lebih terpusat sehingga dapat mempermudah koordinasi dan mengurangi dampak kerawanan pelayanan navigasi penerbangan. Akan tetapi, nyatanya terdapat sebagian wilayah di Indonesia yang masih diatur oleh FIR dari negara Singapura. Wilayah tersebut adalah FIR dengan wilayah sebesar 249.575 km² yang meliputi Riau, Tanjung Pinang, dan Natuna yang diintegrasikan ke dalam FIR Singapura. Secara fundamental, pendelegasian pengaturan FIR kepada negara Singapura terjadi karena beberapa faktor yang mendasar, diantaranya adalah latar belakang historis.

Pada mulanya, negara-negara anggota *International Civil Aviation Organization (ICAO)* menunjuk Inggris untuk melakukan pengelolaan terhadap FIR tersebut pada tahun 1946.⁷ Saat itu, wilayah perairan dan sekitar Natuna masih merupakan bagian dari laut bebas dan belum termasuk ke dalam wilayah Indonesia, sehingga negara Indonesia tidak masuk pertimbangan karena dipandang bukan pihak yang memiliki kepentingan atas wilayah perairan dan kepulauan Natuna. Hal ini dikarenakan Indonesia masih berstatus sebagai negara yang baru memperoleh kemerdekaannya pada tahun 1945 dan belum memiliki batas-batas wilayah negara yang jelas dengan negara tetangga. Ditambah lagi, Indonesia belum menjadi negara peserta Konvensi Chicago 1944 dan baru tergabung menjadi anggota ICAO pada tahun 1950. Sehingga, negara Singapura diberikan mandat oleh Inggris untuk mengatur FIR tersebut sejak awal kemerdekaannya. Lebih lanjut, hal ini juga dilakukan atas dasar pertimbangan bahwa Indonesia belum memiliki kemampuan yang mumpuni dalam teknologi pengaturan *air traffic control*.⁸

⁶ Endang Dwi Agustini, 'Pemanfaatan Ruang Udara Ditinjau Dari Reorganisasi FIR (Flight Information Region) Yang Pelayanan Navigasi Penerbangan Didelegasikan Kepada Republik Indonesia Oleh ICAO' 24 Jurnal Warta Perhubungan.[537-538].

⁷ Maulidya Tiarayu Putri, 'Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', (2019) 3 Justisia Jurnal Hukum.[120-121].

⁸ *Ibid.*, [129-135].

Meskipun demikian, seiring dengan berjalannya waktu, pemerintah Indonesia semakin menyadari akan pentingnya pengambilalihan FIR sebagai langkah dalam memperoleh kedaulatan udara Indonesia secara penuh. Hal ini dicerminkan oleh keikutsertaan pemerintah Indonesia pada pertemuan *Regional Aviation Navigation (RAN)* kedua yang diadakan oleh ICAO pada tahun 1983 di Singapura. Berbeda dengan pertemuan sebelumnya, pada pertemuan kedua forum tersebut pemerintah Indonesia berusaha untuk memperoleh kembali pengelolaan FIR atas ruang udaranya terutama pada wilayah Kepulauan Natuna. Namun, permintaan tersebut ditolak dengan alasan yang sama, yakni adanya anggapan bahwa Indonesia belum memiliki kemampuan yang memadai untuk mengoperasikan FIR tersebut.⁹ Tidak sampai situ saja, Indonesia kembali menyatakan keinginannya pada pertemuan RAN untuk ketiga kalinya pada tahun 1983 di Bangkok, tetapi hasil forum yang disepakati tetap tidak sesuai yang diharapkan. Salah satu penyebabnya ialah kurangnya partisipasi dari perwakilan Indonesia itu sendiri yang hanya dihadiri oleh pejabat operasional saja, sedangkan dari pihak Singapura menghadirkan ragam pejabat negaranya mulai dari Sekjen Kementerian Perhubungan, Jaksa Agung, sampai dengan Penasihat Hukum Laut Internasional. Meskipun demikian, forum akhirnya sepakat untuk memperbolehkan Indonesia dengan Singapura menyelesaikan permasalahan tersebut secara bilateral.¹⁰

Sejak pertemuan tersebut, Indonesia dengan Singapura turut melakukan pertemuan secara berkala untuk menemukan solusi dari kondisi tersebut. Hingga pada akhirnya, tepat pada tanggal 21 September 1995, kedua pihak membentuk perjanjian yang berjudul “*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*”. Dalam perjanjian tersebut, Indonesia dengan Singapura sepakat untuk membagi wilayah FIR khususnya di atas Kepulauan Natuna ke dalam tiga bagian. Pertama, wilayah bagian A yang didelegasikan oleh Indonesia kepada Singapura dengan rentang permukaan laut hingga ketinggian mencapai 37.000 kaki. Sebagai imbalan, Singapura memberlakukan biaya atas

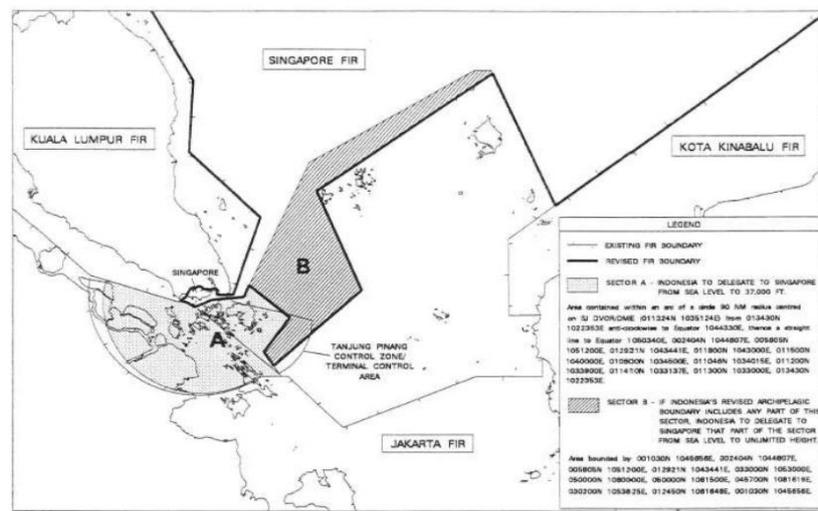
⁹ Ramadhita Lestari, 'Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura', (2016) 1 JOM FISIP.[3].

¹⁰ *Ibid.*

jasa pelayanan navigasi penerbangan atau (*RANS Charge*) yang kemudian diberikan kepada Indonesia. Selanjutnya, wilayah bagian B yang didelegasikan secara penuh kepada Singapura mulai dari permukaan laut hingga batas ketinggian tak terhingga. Terakhir, wilayah bagian C yang tidak masuk substansi daripada pertemuan tersebut.¹¹ Meskipun demikian, seiring berjalannya waktu perjanjian tersebut menimbulkan polemik dengan Malaysia karena berkaitan erat dengan perbatasan negaranya.¹²

Gambar 1

Peta Pengelolaan sektor A, B, C, dalam perjanjian FIR Indonesia dengan Singapura



Sumber: *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*

Seiring perkembangan zaman, penerbangan udara yang dimiliki oleh negara Indonesia juga telah berkembang pesat. Hal ini dibuktikan dengan dibentuknya Air Navigation Indonesia (AirNav Indonesia) pada tahun 2012 sebagai bentuk implementasi atas saran ICAO guna memperoleh standar internasional dalam pelayanan navigasi

¹¹ *Ibid.*[4].

¹² Amad Sudiro, 'State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore)', (2020) 478 *Atlantis Press*. [728].

penerbangan.¹³ Selain itu, pemerintah Indonesia juga telah berupaya dalam meningkatkan kualitas teknologi navigasi udara guna menjamin keselamatan penerbangan.¹⁴ Hal ini membuat pendelegasian FIR kepada Singapura menjadi sudah tidak relevan dan tidak diperlukan lagi. Pasalnya, ruang udara yang dimaksud merupakan bagian dari kedaulatan udara Indonesia yang seharusnya dikelola oleh negara Indonesia sendiri.

Diambil alihnya sebagian kontrol atas layanan udara Indonesia ke dalam FIR Singapura tentu membawa kerugian yang serius bagi Indonesia, mulai dari aspek perekonomian hingga kedaulatan. Kondisi tersebut memberikan dampak terhadap hak negara Singapura untuk mengetahui dan mengatur segala bentuk penerbangan yang dilakukan di atas ruang udara Indonesia tersebut. Dengan ini, seluruh penerbangan komersial yang berada di atas ruang udara harus mengantongi izin dari negara Singapura. Selain itu, Singapura juga dapat dengan mudah mengetahui semua kegiatan militer udara yang dilakukan oleh Indonesia di atas ruang udara tersebut.¹⁵ Fakta-fakta tersebut menjadi gambaran yang menyedihkan bagi kedaulatan udara Indonesia serta alasan mendasar bagi pemerintah untuk segera mengambil langkah yang dibutuhkan untuk mengambil alih kembali FIR yang berada di atas kedaulatan ruang udara Indonesia. Urgensi tersebut juga dapat terlihat dengan jelas dalam Pasal 458 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut **“UU Penerbangan”**) yang berbunyi:

“Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.”

Hal ini dapat diartikan sebagai amanat bagi pemerintah Indonesia untuk dapat menyelesaikan permasalahan FIR dengan Singapura paling lambat 2024 secara sepenuhnya.

Amanat tersebut sudah menjadi perbincangan yang sangat hangat dalam kurun waktu satu dekade terakhir. Hal ini semakin terlihat jelas dengan instruksi Presiden Indonesia,

¹³ Feri Wirsamulia, *‘Comercialization of Airnav Indonesia as Air Navigation Provider: Is it beneficial?’*, (2020) 27 Jurnal Media Hukum.[136].

¹⁴ *Ibid.*[69].

¹⁵ Eco Silalahi, *‘Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia’*, (2015) 2 JOM Fakultas Hukum.[2-3].

Joko Widodo pada tahun 2015 kepada Menteri Perhubungan untuk segera mengambil alih FIR dalam jangka waktu tiga hingga empat tahun.¹⁶ Meskipun begitu, nyatanya titik terang penyelesaian permasalahan FIR baru terlihat setelah tujuh tahun sejak instruksi tersebut, yakni pada 25 Januari 2022. Saat itu, negara Indonesia dengan Singapura berhasil membuat kesepakatan berupa beberapa produk perjanjian bilateral, salah satunya adalah Perjanjian *Realignment* FIR atau Penyesuaian Area Layanan Navigasi Penerbangan antara Indonesia dengan Singapura (selanjutnya disebut dengan “perjanjian *Realignment* FIR”). Dalam kesepakatan tersebut, Singapura telah menyetujui untuk menyerahkan sebagian wilayah FIR Singapura sebesar 249.575 km² untuk diintegrasikan ke dalam FIR Jakarta. Hal ini menandai bertambahnya ruang udara yang merupakan kedaulatan negara Indonesia dalam FIR Jakarta dan berakhirnya *status quo* ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna sejak tahun 1995. Meskipun langkah tersebut sempat menjadi pemberitaan positif oleh media pers dan mendapatkan apresiasi dari masyarakat luas, pada dasarnya kesepakatan ini membawa beberapa persoalan yang cukup fatal.¹⁷ Berdasarkan substansi perjanjian FIR yang dikutip dari Salinan Naskah Resmi Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 (selanjutnya disebut dengan “**Perpres FIR**”), terdapat dua poin inti yang bermasalah dalam perjanjian *Realignment* FIR:

- a. Pelayanan jasa penerbangan pada ketinggian 0-37.000 kaki didelegasikan kepada otoritas penerbangan Singapura
- b. Kesepakatan penyesuaian FIR dinyatakan berlaku selama 25 tahun dan dapat diperpanjang atas kesepakatan kedua negara

Kedua poin tersebut merupakan suatu bagian yang sangat disayangkan banyak pihak, terutama penggiat hukum udara. Pasalnya, salah satu tujuan utama yang menjadi amanat konstitusi Pasal 458 UU Penerbangan untuk mengambil alih sebagian FIR Singapura adalah agar negara Indonesia dapat sepenuhnya berdaulat dan mengatur secara mandiri ruang udara yang merupakan bagian dari kedaulatan wilayahnya. Dengan adanya kesepakatan tersebut, Indonesia secara otomatis tidak berhak untuk mengatur wilayah

¹⁶ Mega Putra Jaya, ‘Instruksi Jokowi: Segera Ambil Alih Ruang Udara RI yang dikuasai Singapura’, (detikNews, 2015) news.detik.com/berita/d-3013345/instruksi-jokowi-segera-ambil-alih-ruang-udara-ri-yang-dikuasai-singapura, accessed 30 September 2022.

¹⁷ tvONEnews, ‘Keren! Indonesia Berhasil Ambil Alih FIR dari Singapura’ [Video], (tvONEnews, 2022) www.youtube.com/watch?v=RwMtxxQcDeY accessed 30 September 2022.

udaranya sendiri dari ketinggian 0-37.000 kaki. Selain itu, jangka waktu kesepakatan juga menimbulkan kesan terhadap pemerintah Indonesia yang kurang memikirkan aspek kedaulatan saat penyusunan perjanjian *Realignment FIR*.

1.2 Rumusan Masalah

- 1.2.1 Bagaimana implikasi perjanjian FIR terhadap kedaulatan udara di negara Indonesia berdasarkan hukum internasional dan hukum nasional?
- 1.2.2 Apa langkah yang dapat ditempuh bagi pemerintah untuk menegakkan kedaulatan udara di negara Indonesia?

1.3 Dasar Hukum

- 1.3.1 Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan *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*
- 1.3.2 Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional Tahun 1944
- 1.3.3 Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian 1969
- 1.3.4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)
- 1.3.5 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara
- 1.3.6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- 1.3.7 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura

II. Analisis

2.1 Implikasi Perjanjian *Realignment* FIR Terhadap Kedaulatan Udara di Negara Indonesia Berdasarkan Hukum Internasional

Pada hakikatnya, terdapat dua teori mengenai kepemilikan ruang udara, yaitu *the air freedom theory* dan *the air sovereignty theory*.¹⁸ *The air freedom theory* menyatakan bahwa konsep udara secara naturnya adalah bebas (*by its nature is free*).¹⁹ Teori ini mengelompokkan ruang udara sebagai kebebasan ruang udara tanpa batas, kedaulatan udara dengan beberapa hak khusus negara kolong, dan kebebasan ruang udara dengan wilayah teritorial di mana hak-hak negara kolong dapat dilaksanakan.²⁰ Sementara itu, *the air sovereignty theory* menyatakan bahwa udara sebagai elemen yang tidak bebas dan negara memiliki kedaulatan atas ruang udara di atas wilayah negaranya.²¹ Teori ini juga mengelompokkan kedaulatan udara sebagai negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap ruang udara pada suatu ketinggian tertentu, negara kolong berdaulat penuh dengan pembatasan hak lintas damai bagi navigasi pesawat udara asing, dan negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.²²

Pada perkembangannya, kedaulatan atas ruang udara sudah menjadi suatu isu bagi negara. Kondisi ini dibuktikan dengan eksistensi Konvensi Chicago 1944 sebagai salah satu acuan sumber hukum internasional utama yang mengatur tentang sistem ruang udara dan hubungannya dengan kedaulatan negara. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 sendiri secara mendasar memiliki bunyi berikut:

“The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.”

Dengan demikian, negara Indonesia sebagai subjek hukum internasional seharusnya dapat berdaulat penuh atas seluruh ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya.²³ Kondisi ini membawa pada keadaan bahwa permasalahan pengaturan FIR yang belum

¹⁸ M. Nasir Usman S.Si.T., Optimalisasi Pengelolaan Lalu Lintas Udara Nasional Di Wilayah Udara Kepulauan Riau Dan Natuna Guna Peningkatan Keamanan Nasional Dalam Rangka Keutuhan NKRI (Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia).[24-26].

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, ‘Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia’, (2009) 6 Jurnal Hukum Internasional.[503].

kunjung menemukan titik terang sejak kemerdekaan Indonesia memiliki urgensi yang sangat penting untuk diselesaikan.

Gagalnya perjanjian FIR tahun 1995 yang tidak memberikan kepastian hukum juga melatarbelakangi urgensi bagi pemerintah Indonesia untuk kembali melakukan pembenahan instrumen keamanan udara dan negosiasi ulang dengan pemerintah Singapura. Selang 27 tahun sejak perjanjian FIR dengan Singapura tersebut berlaku, pemerintah Indonesia dan pemerintah Singapura kembali melakukan negosiasi dan menyepakati perjanjian *Realignment FIR* yang ditandatangani pada tanggal 25 Januari 2022. Berbeda dengan kesepakatan sebelumnya, dapat dilihat bahwa wilayah udara berkedaulatan Indonesia yang masih dikuasai oleh Singapura dibagi ke dalam dua sektor, yakni Sektor A dan Sektor B. Lebih lanjut, menurut peta yang tertera dalam salinan naskah resmi perjanjian, Sektor B sekarang telah mencakup Sektor C yang sebelumnya belum disinggung dalam kesepakatan tahun 1995. Dalam kesepakatan kali ini, negara Singapura menyetujui untuk memotong sebagian FIR negaranya dan memasukkan wilayah sebesar 249.575 km² tersebut ke dalam FIR Jakarta. Namun, secara disayangkan, pemerintah Indonesia nyatanya tetap mendelegasikan sebagian FIR Jakarta tersebut (Sektor A dan Sektor B) dalam batas ketinggian 0-37.000 kaki kepada Singapura.

Berdasarkan fakta perjanjian terbaru ini, perbedaan penyesuaian FIR tahun 2022 dengan kesepakatan FIR tahun 1995 terletak pada pemindahan Sektor A dan Sektor B dari FIR Singapura kepada FIR Jakarta. Selain itu, terdapat kesepakatan pendelegasian oleh pemerintah Indonesia kepada pemerintah Singapura terhadap FIR tersebut dari ketinggian 0-37.000 kaki. Apabila dianalisis lebih dalam, dapat disimpulkan bahwa perjanjian *Realignment FIR* tidak memberikan dampak signifikan terhadap perkembangan kedaulatan udara Indonesia. Meskipun Sektor A dan Sektor B telah termuat ke dalam FIR Jakarta, nyatanya kesepakatan pendelegasian tetap membuat negara Singapura dapat memegang hak kendali atas sebagian FIR Jakarta.

Secara fundamental, tindakan pemerintah Indonesia dalam mendelegasikan sebagian FIR Jakarta kepada Singapura bukan merupakan suatu hal yang dapat sepenuhnya dipersalahkan menurut hukum internasional. Berdasarkan Chapter 2.1 Annex 11 ICAO, pendelegasian FIR kepada negara lain berdasarkan perjanjian merupakan hal yang lumrah

dan didasarkan atas kepentingan efisiensi, keamanan, dan keselamatan penerbangan.²⁴ Hal ini pula yang menjadi dasar bahwa pendelegasian FIR dipandang tidak mengurangi kedaulatan suatu negara sebagaimana telah diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago.²⁵ Lebih lanjut, pendelegasian FIR kepada negara lain dianggap tidak mengurangi kedaulatan suatu negara adalah dikarenakan FIR merupakan dimensi ruang udara yang berisikan layanan informasi penerbangan. Hal ini tentu tidak memiliki kaitan dengan kapabilitas suatu negara dalam menerapkan hukumnya pada wilayah tersebut.

Namun begitu, di sisi lain, pendelegasian sebagian FIR Jakarta kepada Singapura telah menjadi bukti nyata bahwa pemerintah Indonesia masih mengalami krisis kemandirian dalam mengatur perangkat penerbangan yang berada di wilayah yurisdiksinya. Kondisi ini tentunya sangat bertentangan dengan konsepsi kedaulatan secara nasional dimana pemerintah memiliki wewenang dan tanggung jawab atas pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan, serta keselamatan penerbangan.²⁶ Di sisi lain, masih terdapat beberapa kebijakan umum dalam pendelegasian FIR yang telah terbukti menyulitkan pemerintah Indonesia namun kembali tertuang dalam perjanjian *Realignment* FIR. Kebijakan yang dimaksud ini adalah *first come first serve* yang apabila ditinjau dari sejarah perjanjian FIR 1995 dapat menghambat upaya penegakan hukum terhadap penerbangan-penerbangan yang masuk daftar hitam.²⁷ Hal ini tentunya juga menjadi bukti terdapat degradasi terhadap kedaulatan udara Indonesia meskipun secara tidak langsung. Meskipun dapat dipahami bahwa konsepsi kedaulatan yang absolut tersebut sangat sulit untuk diterapkan dalam perspektif hukum internasional.²⁸ Tentunya, pemerintah Indonesia tetap perlu mengutamakan perspektif kepentingan kedaulatan nasional di atas hubungan baik antar negara dalam merancang suatu perjanjian bilateral sejenis pendelegasian FIR.

²⁴ Air Traffic Services, Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Chapter 2.1.1.

²⁵ Ridha Aditya Nugraha, 'FIR dan Hubungan RI-Singapura', (Kompas.id, 2022) <https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura> accessed 11 Desember 2022.

²⁶ Nurley Darwis, 'Politik Hukum Memanfaatkan Wilayah Udara Untuk Kepentingan Penerbangan Di Wilayah Kedaulatan NKRI', (2015) 6 Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara.[6].

²⁷ Yaris Mahardika Putro, 'Quo vadis, FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna?', (The Jakarta Post, 2022).

²⁸ Op.cit., [728].

Pada dasarnya, sudah terdapat beberapa langkah yang telah dilakukan baik oleh pemerintah Indonesia maupun Singapura, contohnya adalah “*Framework of Discussion*” antara Menteri Koordinator Keamanan Nasional Singapura dengan Menteri Koordinator Kemaritiman Indonesia tanggal 12 September 2019. Salah satu poin dari forum diskusi tersebut adalah pernyataan bahwa negara Singapura telah mengakui dan menghormati sepenuhnya kedaulatan Indonesia atas wilayahnya, termasuk diantaranya kedaulatan udara.²⁹ Berdasarkan kondisi tersebut, tentu sangat memungkinkan bagi pemerintah Indonesia untuk dapat lebih menekan pemerintah Singapura dalam memperjuangkan kedaulatan udara negara Indonesia secara maksimal.

Perjanjian *Realignment* FIR merupakan bukti nyata kekurangan pada kemampuan pemerintah Indonesia dalam proses negosiasi dengan pihak pemerintah Singapura. Meskipun berdasarkan hukum internasional, tindakan pendelegasian FIR tidak menimbulkan degradasi pada kedaulatan suatu negara. Pemerintah Indonesia tetap perlu menyadari bahwa pendelegasian FIR bukan hanya berhubungan dengan kedaulatan teritorial saja, melainkan juga pengertian kedaulatan lainnya, seperti kemampuan negara untuk mengatur dan mengoperasikan seluruh sistem, serta kemudahan untuk menegakkan hukum terhadap segala hal yang berada di atas wilayah yurisdiksinya. Pemerintah Indonesia juga dinilai perlu lebih cerdas lagi dan melakukan *best effort* dalam memanfaatkan momentum dalam setiap kesempatan negosiasi yang ada. Beberapa kesempatan seperti pernyataan sikap negara Singapura yang menghormati kedaulatan Indonesia secara sepenuhnya seharusnya justru dapat menjadi potensi besar bagi negara Indonesia untuk lebih menekan Singapura guna mendapatkan hak kedaulatan dalam perjanjian *Realignment* FIR tanpa harus menyertakan kesepakatan pendelegasian.

2.2 Implikasi Perjanjian *Realignment* FIR Terhadap Kedaulatan Udara di Negara Indonesia Berdasarkan Hukum Nasional

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara, pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab dalam pengaturan ruang udara untuk kepentingan

²⁹ Atip Latipulhayat, ‘Persetujuan Indonesia-Singapura Penyesuaian Batas FIR Jakarta dan Singapura’ [Presentasi PowerPoint] (2022) <https://drive.google.com/drive/folders/1dcT5TG8YY19C8v25guRPnW4Xek-kwPLS> accessed 4 October 2022.

penerbangan, perekonomian nasional, serta pertahanan dan keamanan negara. Negara Indonesia seharusnya berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udaranya, sebagaimana yang tercantum pada Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun, pada kenyataannya, Indonesia masih belum berdaulat secara penuh terhadap wilayah udaranya. Hal ini dibuktikan dengan perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura, yang mana Indonesia masih mendelegasikan sebagian ruang udara sektor A dan B (sekitar Kepulauan Riau dan Natuna) mulai dengan batas ketinggian 0-37.000 kaki kepada Singapura. Pendelegasian ruang udara ini mempertegas fakta bahwa Indonesia masih belum bisa mengelola dan mempertahankan kedaulatan wilayah udaranya.

Sifat kedaulatan udara yang utuh dan penuh berbeda dengan sifat kedaulatan negara pada laut teritorial. Hal ini dikarenakan ruang udara tidak memiliki hak lintas damai (*innocent passage*) yaitu hak pihak asing untuk melintasi atau melayarkan kapalnya melalui perairan laut teritorial sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional dan peraturan perundang-undangan Negara Pantai. Berdasarkan prinsip ini, pesawat udara yang terbang melintasi wilayah udara negara lain harus memperoleh izin terlebih dahulu kepada negara yang bersangkutan. Disahkannya perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura menunjukkan bahwa sebagian kedaulatan udara Indonesia masih dicampuri oleh pemerintahan Singapura. Hal ini menimbulkan kerugian yang signifikan terhadap pelaksanaan kedaulatan yang utuh dan penuh, terlebih dalam aspek ekonomi serta pertahanan dan keamanan negara.

Sebagaimana yang tercantum pada Pasal 2 Perjanjian *Realignment* FIR, Indonesia mendelegasikan sektor A dan sektor B mulai dari ketinggian 0-37.000 kaki, di mana ketinggian tersebut merupakan tempat mayoritas pesawat komersial berlalu lalang. Dengan hal ini, mayoritas pesawat komersial yang masuk ke ketinggian tersebut akan dikuasai oleh Singapura. Berdasarkan sampel data yang diperoleh melalui *platform* FlightRadar24, penerbangan di atas 37.000 dapat dikatakan sepi.³⁰ Mayoritas pesawat yang melintasi ketinggian itu bukan merupakan pesawat yang hendak mendarat,

³⁰ Kumparan News, 'Benarkah Tak Ada Penerbangan di Atas 37 Ribu Kaki di FIR Kepri-Natuna?' <https://kumparan.com/kumparannews/benarkah-tak-ada-penerbangan-di-atas-37-ribu-kaki-di-fir-kepri-natuna-1xOCy0JUZY/4> accessed on December 11, 2022.

melainkan dalam keadaan terbang dari satu tempat ke lainnya.³¹ Kondisi tersebut tentu merugikan Indonesia dalam aspek ekonomi, karena Singapura akan mendapat keuntungan dari *Route Air Navigation Services (RANS) Charge* dari penerbangan pihak-pihak yang melintas, sementara Indonesia hanya akan mendapat sebagian kecil profit dari *RANS Charge* tersebut.³² Ditambah lagi, apabila pesawat Indonesia ingin memasuki wilayah udara pada zona FIR, mereka diwajibkan untuk memperoleh izin dari *Air Traffic Control (ATC)* Singapura terlebih dahulu.

Di sisi lain, Singapura memiliki hak dan legalitas untuk memasuki dan melintasi wilayah FIR Indonesia, cukup hanya dengan izin ATC Singapura.³³ Poin pendelegasian sebagian FIR Jakarta (Sektor A dan Sektor B) kepada Singapura membuat keseluruhan perjanjian *Realignment* FIR ini tampak tidak mengutamakan aspek kedaulatan udara, melainkan hanya mempertimbangkan aspek ekonomis. Argumentasi ini dibuktikan dari beberapa narasi pemangku kebijakan pemerintah Indonesia yang cenderung memfokuskan perjanjian *Realignment* FIR dengan potensi peningkatan jumlah Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Contohnya adalah pendapat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, Novie Riyanto, yang menyatakan bahwa Indonesia berpeluang memperoleh keuntungan sebesar 250 miliar rupiah per tahun dari biaya pelayanan yang akan masuk ke Indonesia.³⁴ Situasi ini menjadi suatu hal yang sangat ironis bagi negara Indonesia. Padahal, pemerintah Indonesia seharusnya dapat menyadari bahwa aspek kedaulatan negara merupakan satu unsur yang jauh lebih penting daripada aspek perekonomian yang dikemas dalam perjanjian bilateral dengan negara lain. Atas kesepakatan pendelegasian ini, negara Indonesia sangat jelas telah mengalami kerugian dalam aspek militer udara.

Selain kerugian pada aspek ekonomi, pendelegasian navigasi penerbangan kepada Singapura ini sempat menimbulkan kerugian dalam aspek kedaulatan. Pada tahun

³¹ *Ibid.*

³² Soni Waluya Lugiantara, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018), [6-7].

³³ Alwafi Ridho Subarkah, 'Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (FIR) Dari Singapura' (2019) 3 Jurnal Asia Pacific Studies.

³⁴ Arief Rahman Hakim, 'Indonesia Dapat Untung Rp250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura', (Liputan6, 2022) <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura> accessed 8 October 2022.

2008, Komando Sektor Ibukota Negara (Kosekhanudnas) mencatat bahwa pasukan militer Singapura sudah 18 kali melanggar batas wilayah Indonesia. Mereka mengadakan pelatihan militer di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna tanpa meminta izin dari pemerintah Indonesia karena FIR di wilayah tersebut berada di bawah kontrol Singapura.³⁵ Selain itu, pelanggaran yang serupa kembali berulang pada tahun 2011, yaitu meningkat sebanyak 21 kali kasus pelanggaran.³⁶ Kasus tersebut semakin membuktikan bahwa pendelegasian navigasi penerbangan ini merupakan suatu hal yang sangat rawan, karena tidak menutup kemungkinan bahwa Singapura akan berlaku sewenang-wenang terhadap kedaulatan udara Indonesia yang dikuasainya. Terlebih, kondisi ini berdampak pada tertutupnya kesempatan bagi TNI Angkatan Udara Indonesia untuk dapat melaksanakan latihan pesawat militer di atas sebagian area FIR Jakarta.³⁷ Pasalnya, latihan udara militer tentu seharusnya merupakan suatu bagian dari rahasia negara yang tidak perlu diketahui oleh negara lain sepanjang dilakukan di atas kedaulatan negara sendiri. Sama halnya dengan pesawat komersial, pesawat militer TNI Angkatan Udara yang akan melakukan latihan militer dan patroli keamanan juga harus meminta izin ATC Singapura.

Permasalahan lain terletak pada Pasal 458 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa pelayanan navigasi penerbangan Indonesia yang didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian tertentu, sudah harus dievaluasi oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak UU Penerbangan ini berlaku. Di dalam pasal ini tidak disebutkan persyaratan yang mengikat bahwa pemerintah harus mengambil alih secara penuh pendelegasian navigasi penerbangan tersebut. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk

³⁵ Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, Surryanto Djoko Waluyo, 'Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna' (2021) 7 Jurnal Peperangan Asimetris.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Soni Waluya Lugiantara, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018).

kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.³⁸

Kemudian, pada pasal yang sama disebutkan bahwa Indonesia menargetkan pendelegasian navigasi penerbangan harus dievaluasi paling lambat 15 tahun sejak 2009 (berlakunya UU Penerbangan). Apabila mengacu pada Pasal 458, terhitung 15 tahun dari tahun 2009, seharusnya Indonesia sudah memegang hak atas FIR yang telah didelegasikan kepada Singapura sebelum tahun 2024. Hal ini terasa tidak sesuai dengan Pasal 7 perjanjian *Realignment* FIR yang disahkan pada tahun 2022, di mana memuat bahwa perjanjian *Realignment* FIR berlaku selama 25 tahun sejak pemberlakuannya dan akan diperpanjang dengan persetujuan bersama apabila kedua belah pihak merasakan manfaat untuk melakukannya.

Kesepakatan pendelegasian selama 25 tahun menggambarkan ironisnya pemerintah Indonesia yang menjadikan kedaulatan udara Indonesia menjadi alat komersialisasi yang dikemas dalam hubungan bilateral dengan negara lain. Indonesia harus menunggu selama 25 tahun dari sekarang (atau akan dapat terlaksana pada tahun 2047) apabila ingin menghentikan atau memperbarui perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura. Berdasarkan hal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa sikap pemerintah Indonesia dalam mengambil alih FIR Singapura adalah melepaskan aspek kedaulatan sebagai basis hukum, sehingga amanat dari Pasal 458 dapat dipastikan gagal terlaksana.

Selama berpuluh-puluh tahun ke belakang, pemerintah Indonesia aktif berjuang untuk mengambil alih FIR Indonesia-Singapura. Setelah disahkannya perjanjian *Realignment* FIR Jakarta-Singapura melalui perjanjian FIR bulan September silam, pemerintah pun ramai mengglorifikasikan pernyataan bahwa Indonesia telah berhasil ‘mengembalikan’ kedaulatan ruang udara yang sempat didelegasikan kepada Singapura, walaupun dalam kenyataannya, belum ada perubahan dan perkembangan yang sangat signifikan dari perjanjian FIR pada tahun 1995. Menurut Dirjen Perhubungan Udara, Novie Riyanto, perjanjian *Realignment* FIR ini menitikberatkan kepada aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, agar tidak terjadi fragmentasi atau gangguan

³⁸ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1).

frekuensi yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.³⁹ Menanggapi hal tersebut, seharusnya pemerintah Indonesia dapat menyeimbangkan aspek kedaulatan udara dan aspek keamanan serta keselamatan penerbangan saat proses negosiasi, mengingat tiga hal tersebut merupakan hal yang fundamental apabila berbicara tentang penerbangan. Terlebih, jangka waktu pendelegasian pada ketinggian 0-37.000 kaki selama 25 tahun dapat dinilai sebagai aksi tidak terpuji pemerintah Indonesia yang menjadikan aspek kedaulatan udara sebagai alat komersialisasi bagi kerjasama dan hubungan baik antarnegara.

2.3 Langkah yang Dapat Ditempuh Bagi Pemerintah Untuk Menegakkan Kedaulatan Udara di Negara Indonesia

Sesuai dengan namanya, perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura pada dasarnya merupakan bentuk penyesuaian daripada perjanjian sebelumnya. Dalam hal ini, ditandatanganinya perjanjian tersebut menandakan mulai berlakunya perjanjian dan wajib dihormati serta dijalankan oleh para pihak terkait termasuk Indonesia. Sayangnya, kenyataan menunjukkan bahwasanya perjanjian *Realignment* FIR belum mengakomodir kebutuhan Indonesia secara utuh, yakni penguasaan penuh atas kedaulatan wilayah udaranya. Sesuai dengan pemaparan pada bagian sebelumnya, perjanjian *Realignment* FIR tetap meliputi pendelegasian kepada Singapura yang menunjukkan bahwa Indonesia masih dalam posisi merugi dalam aspek kedaulatan udara. Meskipun pemerintah berdalih bahwa terdapat banyak negara yang melakukan pendelegasian serupa dengan mengacu pada ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, tetapi hal demikian tidak dapat dijadikan alasan bagi pemerintah Indonesia untuk menunda pengambilalihan FIR dari tangan Singapura. Ditambah lagi dengan adanya ketentuan pada Pasal 7 Perjanjian *Realignment* FIR yang memuat jangka waktu perjanjian yakni selama 25 tahun sejak perjanjian ditandatangani yang semakin memperkuat argumentasi bahwa pemerintah Indonesia terjebak dalam situasi merugi untuk waktu yang cukup panjang.

³⁹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 'Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia' <https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia> accessed December 11 2022.

Diratifikasinya perjanjian *Realignment* FIR ke dalam Perpres FIR tidak serta-merta menyebabkan pemerintah Indonesia dapat melakukan uji materi (*judicial review*) atas Perpres tersebut. Hal ini dapat ditinjau dari terjadinya peristiwa terdahulu yang serupa yakni pengajuan *judicial review* atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Charter of the Association of Southeast Asian Nations* (Piagam Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara) di mana Mahkamah Konstitusi (MK) sebagai lembaga yang berwenang menolak permohonan pemohon melalui Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 33/PUU-IX/2011. Dalam putusan tersebut, terdapat bagian yang cukup menarik perhatian publik yakni adanya *dissenting opinion* (perbedaan pendapat) oleh Hakim Konstitusi Hamdan Zoelva dan Hakim Konstitusi Maria Farida Indrati. Adapun Hamdan Zoelva berargumen bahwa terdapat tiga perbedaan signifikan antara undang-undang yang dibentuk sebagai ratifikasi perjanjian internasional dengan undang-undang pada umumnya, yakni:

- a. Rancangan Undang-Undang (RUU) pada umumnya dilakukan secara seksama sedangkan RUU ratifikasi hanya berdasarkan perjanjian internasional yang telah disepakati sebelumnya, dengan arti lain RUU ratifikasi tidak dapat diubah kecuali daripada perjanjian internasional memungkinkan hal tersebut terjadi;
- b. Materi muatan Undang-Undang pada umumnya secara langsung berlaku umum yakni pada setiap masyarakat Indonesia, sedangkan undang-undang ratifikasi hanya berlaku bagi negara anggota yang mengikat pada perjanjian internasional tersebut. Selain itu, materi muatan yang terkandung dalam Undang-Undang ratifikasi merupakan hasil daripada kesepakatan para pihak sehingga mengubah muatan Undang-Undang ratifikasi merupakan bentuk pelanggaran hukum internasional, kecuali apabila perjanjian tersebut memungkinkan untuk melakukan perubahan oleh para pihak;
- c. Berbeda dengan undang-undang pada umumnya, pelaksanaan hak dan kewajiban dari suatu perjanjian internasional tidak secara langsung berlaku bagi masyarakatnya, melainkan memerlukan adanya tindak lanjut dalam undang-undang maupun kebijakan lainnya.

Selaras dengan Hakim Konstitusi sebelumnya, Maria Farida Indrati juga berpendapat bahwasanya Undang-Undang ratifikasi memiliki perbedaan yang signifikan dengan Undang-Undang pada umumnya. Dalam hal ini, beliau menekankan pada substansi daripada batang tubuh undang-undang di mana undang-undang pada umumnya mengandung struktur tertentu yang mencakup konsiderans, dasar hukum, beserta pasal-pasalnyanya sehingga apabila terdapat perbaikan maka dapat diubah melalui mekanisme yang ada. Sementara itu, Undang-Undang ratifikasi hanya memuat dua pasal yang berisikan pengesahan dan ketentuan mulai berlakunya Undang-Undang tersebut.

Melalui kedua argumentasi Hakim Konstitusi tersebut dapat diperoleh kesimpulan bahwa penerapan *judicial review* suatu produk hukum atas diratifikasinya perjanjian internasional pada umumnya tidak dapat dilakukan karena hanya mengikat negara Indonesia semata. Lebih lanjut lagi, perubahan atas materi undang-undang ratifikasi merupakan bentuk pelanggaran komitmen atas suatu perjanjian internasional sebagai satu-kesatuan yang tidak dapat dipisahkan.

Sementara itu, upaya lain yang dapat ditempuh oleh pemerintah Indonesia untuk mengikat Singapura yakni dengan melakukan pembatalan atas perjanjian yang telah dibentuk. Meskipun belum meratifikasi secara langsung ketentuan dalam *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969 (VCLT), tetapi pemerintah Indonesia menunjukkan keikutsertaannya sebagai bagian daripada masyarakat internasional dengan mengadopsi ketentuannya dalam Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Sebagai negara yang patuh atas hukum internasional, sudah menjadi hal yang pasti bagi Indonesia dan Singapura untuk mematuhi ketentuan dalam VCLT, termasuk ketentuan mengenai pembatalan perjanjian internasional yang termuat di dalamnya.

Meskipun VCLT menggunakan ragam istilah seperti *denunciation* (pembatalan) dan *termination* (pengakhiran) dalam menentukan ketentuan yang dapat terjadi dalam pelaksanaan suatu perjanjian internasional, tetapi dalam hal Perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura yang merupakan perjanjian bilateral, pembatalan oleh salah satu pihak secara langsung mengakhiri perjanjian yang telah disepakati. Namun demikian, pembatalan tidak dapat dilakukan begitu saja, melainkan harus mengikuti ketentuan yang telah dicantumkan dalam VCLT. Dalam hal ini, VCLT menggolongkan

pembatalan ke dalam dua bentuk yakni berdasarkan kesepakatan para pihak atau secara sepihak. Ada pun pembatalan secara sepihak dapat dilakukan apabila sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam pasal berikut:

- a. Ketentuan hukum nasional terkait kompetensi dalam pembentukan perjanjian (Pasal 46);
- b. Ketentuan pembatalan apabila terdapat suatu kesalahan terkait fakta dalam substansi perjanjian yang telah disepakati oleh suatu negara (Pasal 48);
- c. Ketentuan pembatalan apabila suatu negara terbukti dibujuk untuk melakukan tindakan curang (Pasal 49);
- d. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian diperoleh melalui tindak pidana korupsi oleh perwakilan negara (Pasal 50);
- e. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian diperoleh dengan ancaman atau kekuatan negara lain (Pasal 52);
- f. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian bertentangan dengan norma Hukum Internasional (Pasal 53);
- g. Ketentuan pembatalan apabila terdapat pelanggaran material terhadap perjanjian untuk kemudian menanggukkan operasinya (Pasal 60);
- h. Ketentuan pembatalan apabila pihak mengajukan ketidakmungkinan untuk melakukan ketentuan dalam perjanjian atau melampaui kemampuan (Pasal 61);
- i. Ketentuan pembatalan apabila terdapat perubahan yang fundamental (Pasal 62).

Pasalnya, Indonesia tidak memenuhi salah satu dari persyaratan tersebut untuk dapat melakukan pembatalan perjanjian *Realignment* FIR. Dengan ini, dapat disimpulkan bahwasanya dari berbagai opsi yang dapat dilakukan, pilihan pemerintah Indonesia berujung pada pelaksanaan negosiasi ulang dengan Singapura guna memperoleh kedaulatan udaranya secara penuh. Namun demikian, perlu diingat kembali bahwasannya hal tersebut juga perlu diiringi dengan persiapan dari pemerintah Indonesia baik secara internal maupun eksternal untuk mengawali pengambilalihan FIR Jakarta secara utuh tersebut.

III. Penutup

Tindakan pendelegasian sebagian FIR Jakarta kepada Singapura pada dasarnya tidak melanggar ketentuan hukum internasional ataupun mengurangi kedaulatan negara sebagaimana dijelaskan dalam Annex 11 Konvensi Chicago. Namun begitu, nyatanya pendelegasian FIR Jakarta masih mengurangi kedaulatan negara dalam mengelola negaranya sendiri dan beresiko mempersulit pemerintah Indonesia dalam melakukan penegakan hukum terhadap penerbangan.

Di sisi lain, ditinjau dari segi hukum nasional, pemerintah Indonesia belum dapat menyeimbangkan aspek kedaulatan dengan aspek lainnya, seperti ekonomi, keamanan, dan keselamatan. Selain itu, eksistensi durasi kesepakatan selama 25 tahun dalam Pasal 7 perjanjian *Realignment* FIR menjadi bukti gagal pemerintah dalam menjalankan Pasal 458 UU Penerbangan yang mengamanatkan evaluasi atas pendelegasian navigasi penerbangan sebelum tahun 2024. Kondisi ini membawa kepada kesimpulan bahwa pemerintah Indonesia menggunakan aspek kedaulatan udara sebagai alat komersialisasi bagi hubungan bilateral negara Indonesia dengan Singapura.

Dengan adanya kondisi tersebut, pelaksanaan negosiasi ulang dengan Singapura menjadi satu-satunya langkah bagi pemerintah Indonesia untuk dapat memperoleh kedaulatan udaranya secara utuh. Namun demikian, langkah tersebut juga perlu diiringi dengan upaya lainnya terutama dalam hal optimalisasi kesiapan baik dari segi pelayanan navigasi udara maupun peningkatan teknologi yang berimbas kepada peningkatan keselamatan serta kualitas navigasi udara Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Perundang-undangan

International Civil Aviation Organization Air Traffic Services Planning Manual First (Provisional) Edition-1984, Doc 9426-AN/924, para. 1.4.2.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembar Negara 4956).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)

Jurnal

Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, Surryanto Djoko Waluyo, 'Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna', 2021, Jurnal Peperangan Asimetris Vol. 7 No. 2.

Anak Agung Bagus Ngurah Agung Surya Putra, 'Yurisdiksi Indonesia Mengambil Alih Pelayanan Ruang Udara (*Flight Information Region*) di Wilayah Udara Kepulauan Natuna', 2017, Kertha Negara.

Alwafi Ridho Subarkah, 'Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (FIR) Dari Singapura', (2019), Jurnal Asia Pacific Studies Vol. 3 No. 2

Amad Sudiro, '*State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore)*', 2020, Atlantis Press Vol. 478

Eco Silalahi 'Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura atas Wilayah Udara Indonesia terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', 2015, JOM Fakultas Hukum Vol. 2

Endang Dwi Agustini, 'Pemanfaatan Ruang Udara Ditinjau Dari Reorganisasi FIR (*Flight Information Region*) Yang Pelayanan Navigasi Penerbangan Didelegasikan Kepada Republik Indonesia Oleh ICAO)' Jurnal Warta Perhubungan Vol. 24.

Feri Wirsamulia, '*Comercialization of Airnav Indonesia as Air Navigation Provider: Is it beneficial*', 2020, Jurnal Media Hukum Vol. 27

I Gede Wahyu Wicaksana, 'Kedaulatan Teritorial Negara: Kepentingan Material dan Nilai Simbolik', [2016] 2 Masyarakat, Kebudayaan dan Politik.

Maulidya Tiarayu Putri, 'Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', 2019, Justisia Jurnal Hukum Vol. 3 No. 1

M. Nasir Usman, Optimalisasi Pengelolaan Lalu Lintas Udara Nasional di Wilayah Udara Kepulauan Riau dan Natuna guna Peningkatan Keamanan Nasional dalam Rangka Keutuhan NKRI (Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia).

Nurley Darwis, 'Politik Hukum Memanfaatkan Wilayah Udara Untuk Kepentingan Penerbangan Di Wilayah Kedaulatan NKRI', (2015), 6 Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara.

Ramadhita Lestari, 'Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) di atas Kepulauan Natuna dengan Singapura' (2016) 1 JOM FISIP.

Soni Waluya Lugiantara, Imam Sunendar, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018), Prosiding Ilmu Hukum Vol. 4 No. 1

Sigit Riyanto, 'Kedaulatan Negara dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer' (2012) 1 Yustisia.

Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 'Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia', (2009), Jurnal Hukum Internasional Vol. 6 No. 4

Internet

Arief Rahman Hakim, 'Indonesia Dapat Untung Rp250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura', Liputan6, 2022, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura> accessed 8 October 2022.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 'Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia', 2022,

<https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia> accessed 11 December 2022.

Kumparan News, 'Benarkah Tak Ada Penerbangan di Atas 37 Ribu Kaki di FIR Kepri-Natuna?'

<https://kumparan.com/kumparannews/benarkah-tak-ada-penerbangan-di-atas-37-ribu-kaki-di-fir-kepri-natuna-1xOCy0JUZY/4>, 2022, accessed December 11, 2022.

Mega Putra Jaya, 'Instruksi Jokowi: Segera Ambil Alih Ruang Udara RI yang Dikuasai Singapura', (detikNews, 2015) news.detik.com/berita/d-3013345/instruksi-jokowi-segera-ambil-alih-ruang-udara-ri-yang-dikuasai-singapura accessed 30 September 2022.

tvONENews, 'Keren! Indonesia Berhasil Ambil Alih FIR dari Singapura' [Video], (tvONENews, 2022) www.youtube.com/watch?v=RwMtxxQcDeY accessed 30 September 2022.

Ridha Aditya Nugraha, 'FIR dan Hubungan RI-Singapura', Kompas.id, 2022, <https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura> accessed 11 December 2022.

Yaris Mahardika Putro, 'Quo vadis, FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna?', 2022, TheJakartaPost, accessed 11 December 2022.

Sumber lainnya

Atip Latipulhayat, 'Persetujuan Indonesia-Singapura Penyesuaian Batas FIR Jakarta dan Singapura' [Presentasi PowerPoint] (2022)

<https://drive.google.com/drive/folders/1dcT5TG8YY19C8v25guRPnW4Xek-kwPLS> accessed 4 October 2022.