

IMPLIKASI PENGESAHAN PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION (FIR) SINGAPURA-INDONESIA 2022*

Khrisna Bagus Nugroho, Nadia Dwi Amalia, Ummu Kaidah Mutmainnah
Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Setiap disahkannya produk perundang-undangan maka dampak dari pengesahan tersebut tidak lain adalah akibat hukum. Akibat hukum bisa berdampak baik dan buruk, oleh karena itu dalam merumuskan produk perundang-undangan harus dilakukan dengan cermat. Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 merupakan salah satu perjanjian yang baru disahkan pada tahun 2022, hal ini merupakan bagian dari usaha pengambilalihan ruang udara di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Sebagai salah satu wilayah kedaulatan NKRI, wilayah ruang udara termasuk dalam sektor yang harus diurus dan diawasi karena dapat berdampak ke berbagai aspek, khususnya transportasi udara. Akan tetapi, produk perundang-undangan hasil dari ratifikasi ini berbentuk Peraturan Presiden (Perpres), bukan berbentuk undang-undang seperti yang diutamakan. Merupakan hal yang menarik untuk mengetahui alasan pemerintah meratifikasi perjanjian tersebut ke dalam bentuk perpres dan dampak yang ditimbulkan dari perjanjian ini bagi Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode yuridis-normatif dengan mengandalkan studi kepustakaan serta pendekatan deskriptif-kualitatif dengan tujuan menganalisis dampak apa saja yang didapatkan dan implikasi yang timbul akibat dari disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022.

Kata Kunci: *Flight Information Region*, implikasi, pengambilalihan, pengesahan, perjanjian.

ABSTRACT

Every time a statutory product is ratified, the impact of the ratification is none other than a legal consequence. Legal consequences can have both good and bad impacts, therefore in formulating statutory products must be done carefully. The 2022 Singapore-Indonesia FIR Agreement is one of the new agreements ratified in 2022, this is part of the effort to take over the airspace over the Riau and Natuna Islands. As one of the sovereign territories of the Unitary State of the Republic of Indonesia, air space is included in the sector that must be managed and monitored because it can impact various aspects, especially air transportation. However, the product of legislation resulting from this ratification is in the form of a Presidential Regulation (Perpres), not in the form of a law as prioritized. It is interesting to know the reasons why the government ratified the agreement in the form of a Presidential Decree and the impact this agreement has for Indonesia. This study uses a juridical-normative method by relying on literature studies and a descriptive-qualitative approach with the aim of analyzing what impacts are obtained and the implications arising from the ratification of the 2022 Singapore-Indonesia FIR agreement.

Keywords: *Agreement, Flight Information Region, implications, ratification, takeover.*

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

“Globalism began as a vision of world with free trade, shared prosperity, and open borders. these are good, even noble things to aim for.”

-Deepak Chopra-

Kutipan di atas mengingatkan kita akan pentingnya kerjasama global, memang, bahwa dengan dunia yang sudah sangat semakin terhubung di mana hampir tidak ada jurang pemisah, maka kerjasama global sangatlah diperlukan, setiap negara harus berani membuka diri terhadap negara-negara tetangga. Salah satu cara untuk menjaga keterhubungan antar negara adalah melalui transportasi, dan sampai sekarang jenis transportasi yang paling cepat dan efisien adalah transportasi melalui jalur udara.

Hal di atas pastinya akan memberikan sebuah tanggung jawab yang berat bagi setiap negara dalam mengurus, mengelola, dan mengawasi wilayah kedaulatan udaranya karena berbatasan dan dilalui oleh pesawat-pesawat dari negara lain. Maka karena itu, lahirlah sebuah dua konvensi penting yaitu Konvensi Paris 1919 kemudian Konvensi Chicago 1944. Konvensi Chicago 1944 sejatinya merupakan revisi dari Konvensi Paris 1919, Konvensi Paris 1919 mengatur bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah darat dan lautnya, yang kemudian kembali diadopsi oleh Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penerbangan sipil internasional.

Apabila kita mengacu kepada Konvensi Chicago 1944 terdapat prinsip-prinsip umum antara lain: (1) Kedaulatan; (2) Wilayah; (3) Pesawat sipil dan Pemerintah; (4) Penyalahgunaan penerbangan sipil.¹ Konvensi Chicago 1944 juga terbagi kedalam 22 bab, yang jumlah pasalnya sendiri berjumlah 96 Pasal. Bagian 1 mengatur tentang navigasi di ruang udara, dan dari beberapa hal yang menjadi materi pokok, terdapat satu hal yang harus dikritisi. Bahwa setiap penerbangan internasional yang akan melewati wilayah ruang udara, Negara peserta harus terjadwal oleh otoritas yang berwenang dari Negara peserta yang wilayah ruang udaranya akan dilewati oleh pesawat yang diatur

¹ Ni Putu Anggraeni, ‘Convention on International Civil Aviation’ (2009) VI *Indonesia Journal of International Law*. [565].

pada Pasal 6.²

Terdapat keterkaitan antara hukum ruang udara yang menjadi bagian dari materi hukum internasional tersebut dengan prinsip kedaulatan yang merupakan bagian dari materi hukum tata negara, dapat disimpulkan bahwa negara peserta berwenang mengelola sendiri ruang wilayah udara yang juga termasuk wilayah kedaulatannya. Masalah ini diatur dalam konstitusi Indonesia pada pasal 25A UUD 1945 yang berbunyi:

“Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.”

Pada umumnya, pengelolaan ruang udara diatur oleh negara yang berwenang itu sendiri. Akan tetapi dalam perkembangannya pengelolaan atas ruang udara tersebut dapat didelegasikan kepada negara lain.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dalam Annex 11 memberikan penjelasan tentang *Flight Information Region* atau yang biasa disingkat dengan FIR. Organisasi tersebut mendefinisikan FIR dalam tiga konteks yaitu: (1) Keselamatan; (2) Keamanan; (3) Efisiensi penerbangan.³ Secara umum, FIR adalah kewenangan sebuah negara dalam mengelola wilayah ruang udaranya untuk kepentingan penerbangan, ruang udara Indonesia sendiri dibagi menjadi dua FIR yang dikelola oleh dua pusat pelayanan lalu lintas udara, yaitu Jakarta *Air Traffic Service Center* untuk FIR Jakarta dan Makassar *Air Traffic Service Center* untuk FIR Ujung Pandang. Ruang udara Indonesia berbatasan langsung dengan sejumlah ruang udara negara lain, salah satunya adalah Singapura (FIR Singapura),⁴ uniknya FIR Singapura mengatur mengenai pendelegasian pengelolaan sebagian besar ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna kepada Singapura, yang kenyataannya masih merupakan wilayah NKRI.

Berbicara tentang FIR Natuna, harus ditelusuri kembali ke tahun 1946 ketika Indonesia berjuang untuk mempertahankan kemerdekaannya. Saat itu, Indonesia belum menjadi anggota ICAO dan menghadapi doktrin laut lepas dimana kedaulatan negara

² *Ibid.*, hlm. 566.

³ Ridha Aditya Nugraha, 2022. FIR dan Hubungan RI-Singapura. <https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura>. 2 Desember 2022 (10:51).

⁴ AirNav Indonesia, 2018. Layanan Ruang Udara. <https://airnavindonesia.co.id/air/space>. 2018 (20:22).

dibatasi aturan 12 mil, termasuk di dalam Laut Natuna dan sekitarnya. Selain itu, kelangkaan sumber daya manusia dan tidak memenuhinya kesiapan teknologi Indonesia untuk melakukan pelayanan navigasi penerbangan dengan keselamatan standar yang tinggi, menjadi pertimbangan bagi ICAO menunjuk Singapura yang saat itu masih berada di bawah kendali Inggris untuk mengelola FIR Natuna.⁵

Pada akhirnya pengelolaan tersebut telah diambil alih kembali oleh Indonesia pada Tahun 2022 yang kemudian diratifikasi dalam bentuk Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Akan tetapi, perlu diketahui bahwa Indonesia tidak mengambil alih 100% pengelolaan ruang udara FIR Natuna, tetapi hanya ruang udara di atas ketinggian 37.000 kaki ke atas, sedangkan ketinggian 0-37.000 kaki kebawah masih didelegasikan ke Singapura. Bukan hanya itu kejanggalan yang ada, mengapa produk ratifikasi dari perjanjian FIR sendiri harus dalam bentuk Perpres? Apa alasan pemerintah melakukan tindakan tersebut, padahal dalam proses ratifikasi perjanjian internasional yang sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional, harus diutamakan berbentuk undang-undang. Oleh karena itu, permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah **“Implikasi Pengesahan Perjanjian (*Flight Information Region*) FIR Singapura-Indonesia 2022.”**

1.2 Rumusan Masalah

Adapun hal yang menjadi rumusan masalah dalam pembahasan tulisan ini adalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana implikasi setelah pengesahan perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura?
- 1.2.2 Apa upaya yang dapat dilakukan oleh Indonesia setelah disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura?

⁵ Ridha Aditya Nugraha. ‘*Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore*’ (2018) LXVII *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW).[238].

1.3 Dasar Hukum

Aturan mengenai ruang wilayah udara, pengelolaan ruang wilayah, penerbangan di Indonesia, dan *judicial review* oleh Mahkamah Agung telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan Indonesia dan perjanjian internasional, antara lain:

- 1.3.1 Undang-Undang Dasar 1945;
- 1.3.2 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional;
- 1.3.3 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia;
- 1.3.4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- 1.3.5 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung;
- 1.3.6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
- 1.3.7 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
- 1.3.8 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan;
- 1.3.9 Peraturan Presiden Nomor. 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional;
- 1.3.10 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region*;
- 1.3.11 Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018;
- 1.3.12 Konvensi Chicago 1944; dan
- 1.3.13 Annex 11 ICAO.

II. Analisis

Analisis dalam tulisan dan pembahasan ini akan menggunakan pendekatan yuridis normatif berupa analisis dampak setelah pengesahan FIR Singapura-Indonesia 2022, terkhusus apa upaya yang dapat dilakukan pemerintah kedepannya setelah disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia.

3.1 Implikasi Setelah Pengesahan Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022

Pendelegasian wilayah ruang udara kepada Singapura untuk 25 tahun kedepan menimbulkan banyak implikasi. Implikasi tersebut dinilai membuat Indonesia mengalami banyak kerugian, baik itu dari aspek kedaulatan, penerbangan, dan ekonomi.

2.1.1 Aspek Kedaulatan

Dalam kaitannya implikasi pengesahan perjanjian tersebut dengan aspek kedaulatan diatur dalam pada Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pendelegasian Penyediaan Pelayanan Navigasi penerbangan serta Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi:

*“Bersamaan dengan penyesuaian batas antara FIR Jakarta dan FIR Singapura dan mengacu pada prosedur yang ada saat ini diterapkan di Tanjungpinang Terminal Control Area dan Control Zone, **Republik Indonesia wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura** penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara yang berjarak radius 90 mil laut dari koordinat 01°13'24"LU 103°51'24"BT dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan dan bagian selatan Singapura, ditetapkan sebagai Sektor A (dengan rincian di Peta 2).”*

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan bahwa *“The Contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”* yang artinya setiap negara mempunyai kedaulatan penuh atas ruang udara yang ada di atas wilayahnya.

Berdasarkan kedua pasal tersebut jelas menunjukkan bahwa, memang perjanjian FIR ini tidak memberikan kedaulatan wilayah udara yang diatur dalam perjanjian kepada Singapura, tetapi ini secara tidak langsung memberikan celah baru bagi ancaman kedaulatan NKRI. Wilayah ruang udara tersebut termasuk wilayah kedaulatan yang seharusnya dijaga dan dikelola sepenuhnya oleh Pemerintah, sesuai yang telah diatur pada Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945.

TNI AU pastinya merasa terancam oleh situasi ini, karena mereka tidak dapat melakukan misi mereka dengan bebas di wilayah udara mereka sendiri. Terkhusus karena mereka melakukan penerbangan negara (militer) dan bukan penerbangan sipil dan komersial. Pada Tahun 1991, ketika sebuah pesawat TNI AU dengan penumpang VIP,

yaitu mantan Menteri Pertahanan RI, ketika melintas terpaksa berargumen selama lima belas menit dengan FIR Singapura untuk mendapatkan izin mendarat di wilayahnya sendiri, yaitu Pulau Natuna. Bisa dibayangkan bagaimana penerbangan militer yang termasuk misi rahasia ini bahkan harus mendapat persetujuan dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura terlebih dahulu. Dengan kata lain, bahkan TNI AU ketika bertugas secara tidak langsung berada di bawah pengawasan Singapura dan oleh karenanya tidak dapat merahasiakan apapun dari Singapura.⁶

Antara FIR dan isu-isu atas kedaulatan dan keamanan tidak mungkin dapat dipisahkan. Meskipun FIR sama sekali tidak secara eksplisit berkaitan dengan kedaulatan, dengan mendelegasikannya kepada negara lain pemerintah tidak dapat bergerak bebas dalam wilayah negaranya sendiri. Mengingat ketika terjadinya situasi darurat, dengan pemberlakuan FIR tersebut dapat menghambat upaya penegakan hukum oleh TNI AU Indonesia terhadap penerbangan yang masuk daftar hitam.⁷

Dua pasal tersebut secara jelas merincikan ruang wilayah udara tetap sebagai bagian dari wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Akan tetapi apabila kita cermati kata “nusantara” terdiri dari 2 kata yaitu nusa artinya pulau dan antara yang berarti luar atau seberang, kata tersebut berarti kepulauan yang membentang dari Sumatera sampai Papua. Hal yang perlu dilihat adalah bahwa selain pulau-pulau yang disatukan perairan yang membentang diantara pulau-pulau tersebut, terdapat langit biru yang juga membentang di atasnya.⁸ Seyogyanya bahwa pemilik dari ruang-ruang udara itulah yang seharusnya mengelola ruang-ruang udara itu, bukanya didelegasikan ke negara lain.

Terdapat kasus lain bahwa hal ini tidak hanya berdampak pada TNI AU, melainkan juga pesawat sipil yang mendapatkan perlakuan diskriminatif dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Kapten Pilot Christian Bisara mengaku pernah diminta menurunkan ketinggian pesawat Garuda yang dikendalikannya karena jalur yang dilalui akan digunakan pesawat lain.⁹

⁶ *Ibid.*, hlm. 241.

⁷ Yaries Mahardika Putro, Ridha Aditya Nugraha, 2022. *Quo vadis, FIR above Riau and Natuna islands?* <https://www.thejakartapost.com/paper/2022/08/18/quo-vadis-fir-above-riau-and-natuna-islands.html> 2 Desember 2022 (10:51).

⁸ Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., [et.,al.], *Green and Blue Constitution: Undang-Undang Dasar Berwawasan Nusantara* (Rajawali Pers 2021).[168].

⁹ Sudrajat, 2022. RI Ambil Alih Ruang Udara di Natuna, Singapura Tetap "Cuan". <https://news.detik.com/kolom/d-5916449/ri-ambil-alih-ruang-udara-di-natuna-singapura-tetap-cuan>. 4 Desember 2022 (11:48).

Selain itu, Pasal 7 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 memuat durasi perjanjian FIR yakni berlaku selama 25 tahun mendatang setelah perjanjian itu disahkan. Hal ini jelas sangat merugikan dan menjadi ancaman bagi keutuhan kedaulatan wilayah ruang udara Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2.1.2 Aspek Wilayah Penerbangan

Di samping aspek kedaulatan, dampak disahkannya perjanjian FIR Singapura secara langsung berpengaruh pada aspek wilayah penerbangan. Pada Pasal 2 Ayat (2) berbunyi:

“Republik Indonesia juga wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan, ditetapkan sebagai Sektor B (dengan rincian di Peta 2).”

Dalam Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tersebut dijelaskan bahwa Indonesia mendelegasikan penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 dari permukaan hingga 37.000 kaki kepada Singapura. Sehingga dalam hal mengelola kegiatan penerbangan yang melewati ruang udara seperti yang ditentukan dalam peraturan tersebut merupakan kewenangan milik Otoritas Penerbangan Sipil Singapura untuk mengelolakegiatan penerbangan yang melewati ruang udara tersebut.

Sementara itu, faktanya sebagian besar penerbangan komersial beroperasi pada rentang ketinggian 31.000 hingga 37.000 kaki,¹⁰ karena rentang ketinggian 31.000 hingga 37.000 kaki merupakan rentang ketinggian “akhir” dari ruang udara dan pelaksanaan penerbangan udara berada pada rentang tersebut. Hal ini diakibatkan ketinggian di atas 37.000 kaki sendiri sudah mencakup ruang hampa, yang mana akan memberikan dampak pada jasa pengelolaan penerbangan. Dengan disahkannya perjanjian ini maka Indonesia kehilangan sebagian kewenangan dalam mengelola wilayah ruang udaranya sendiri karena telah didelegasikan kepada Singapura.

Hal tersebut dapat menimbulkan penyalahgunaan wilayah penerbangan Indonesia yang mana bertentangan dengan *preamble* dari Konvensi Chicago 1944, yang jelas-jelas dibuat untuk mencegah penyalahgunaan wilayah ruang udara, *preamble* tersebut berbunyi:

¹⁰ CNN Indonesia, 2022. Ambil Alih FIR dari Singapura, RI Hanya Kelola di atas 37 Ribu Kaki. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220126073725-106-751274/ambil-alih-fir-dari-singapura-ri-hanya-kelola-di-atas-37-ribu-kaki>. 30 September 2022 (10:30).

“WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security.”

2.1.3 Pendapatan Penerbangan yang Diterima Sulit Memiliki Transparansi

Dalam Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022, lebih tepatnya pada Pasal 6 Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 tersebut mengatur mengenai biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan. Pasal 6 berbunyi:

“Pemerintah Republik Singapura wajib menagihkan atas nama dan untuk Pemerintah Republik Indonesia, biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan terhadap penerbangan pesawat udara sipil yang melintas di Sektor A dan B. Besaran biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan di Sektor A dan B akan disepakati bersama oleh Para Pihak.”

Pasal 6 tersebut memang secara jelas menerangkan bahwa besaran biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan di Sektor A dan B akan disepakati oleh pihak Indonesia dan Singapura. Akan tetapi pasal ini menimbulkan tantangan tersendiri. Seperti yang telah dibahas di atas, Otoritas Penerbangan Sipil Singapura merupakan lembaga yang berhak mengelola ruang udara serta menjadi pihak pertama yang mengetahui secara langsung besaran pendapatan biaya komersial yang diterima.

Di satu sisi, perhitungan biaya komersial tersebut tampaknya masih belum menguntungkan bagi Indonesia. Terdapat laporan bahwa pada tahun 2015 setiap penerbangan pada rute Sektor A dikenai biaya enam Dolar AS, sementara hanya 50 sen atau sekitar 8% yang dialokasikan ke Indonesia. Jumlah hingga Rp 56.728.953.785 (USD 4.202.144) disediakan untuk Indonesia dari Sektor A FIR Natuna tahun 2011.20 Sayangnya, kurang transparan karena Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia tidak memiliki akses penuh ke data Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Hal ini membuat Indonesia kehilangan banyak sumber daya yang seharusnya dialokasikan untuk mengembangkan infrastruktur pelayanan navigasi penerbangan Indonesia; apalagi mengingat pendapatan inidhasilkan di atas wilayah Indonesia sendiri.¹¹

¹¹ Ridha Aditya Nugraha, *Op. Cit.* hlm. 240.

2.1.4 Bertentangan dengan Perundang-undangan Dahulu

Masalah terakhir yang disebabkan dari implikasi pengesahan Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 adalah bahwa ratifikasi perjanjian ini bertentangan dengan berbagai macam perundang-undangan yang telah diterbitkan sebelumnya.

Terdapat beberapa ketentuan yang dilanggar dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pertama, Pasal 5 BAB IV tentang Kedaulatan atas Wilayah Udara. Pasal ini dengan tegas menjelaskan bahwa Indonesia bertanggung jawab dan berwenang untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya yang merupakan bagian dari wilayah negara Indonesia. Dengan didelegasikannya penyediaan pelayanan navigasi penerbangan atas sebagian ruang udara kepada Singapura, Indonesia tidak mempunyai wewenang penuh atas wilayahnya jelas bertentangan dengan keberlakuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut.

Dilanjutkan pada Pasal 458, pasal tersebut mengamanatkan bagi pemerintah dalam waktu 15 tahun sejak undang-undang disahkan, harus mengevaluasi seluruh perjanjian pendelegasian pengelolaan wilayah udara dan memberikan pengelolaannya kepada penyedia jasa navigasi udara Indonesia. Sedangkan, Perpres Nomor 109 tahun 2022 justru kembali mendelegasikan ruang udara yang tertera dalam perjanjian tersebut kepada pemerintah Singapura.

Kedua, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 merupakan antitesis dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000. Bagaimana Indonesia bisa mengawasi kegiatan pesawat udara yang melintasi wilayah tersebut, dan memberikan pengelolaan ruang udara kepada penyedia jasa navigasi udara apabila Indonesia kembali mendelegasikan pengelolaan ruang udaranya pada ketinggian 0–37.000 kaki kepada Singapura. Hal ini dapat menimbulkan potensi masalah yang besar nantinya, karena tidak hanya bersinggungan dengan kedaulatan tetapi juga lalu lintas penerbangan baik domestik maupun asing. Maka, oleh karena itu dapat menjadi potensi pertentangan antara Perjanjian FIR dengan UU Penerbangan.¹²

Ketiga, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 ini bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021. Pada Pasal 107 Ayat (1) peraturan pemerintah tersebut dijelaskan bahwa, “*Penyelenggaraan pelayanan Navigasi Penerbangan di*

¹² Alif Nurfakhri Muhammad, 2022. Ratifikasi Perjanjian FIR Disahkan, Apa Langkah Indonesia Selanjutnya? <https://amp-kompas-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.kompas.com/nasional/read/2022/09/09/12503421/ratifikasi-perjanjian-fir-disahkan-apa-langkah-indonesia-selanjutnya>. 30 September 2022 (10:40).

Indonesia dilaksanakan oleh lembaga yang dibentuk Pemerintah Pusat.” Hal ini bertentangan dengan ketentuan FIR yang kembali mendelegasikan ruang wilayah udara Indonesia kepada Singapura, sehingga menyebabkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah tersebut dilaksanakan oleh Singapura, bahkan bisa diperpanjang 25 tahun.

Keempat, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Pada pasal 89 tertera bahwa, struktur tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan diatur oleh penyelenggara jasa pelayanan navigasi penerbangan, ini berarti bahwa Singapura yang berhak mengatur struktur tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan. Hal ini diakibatkan Indonesia mendelegasikan penyediaan pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna kepada Singapura.

3.2 Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia Setelah Disahkannya Perjanjian FIR Singapura-Indonesia

2.2.1 Ketentuan Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia

Seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional dan Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018, Indonesia menggunakan sistem campuran dalam meratifikasi sebuah perjanjian internasional kedalam hukum nasional.¹³ Terdapat dua cara, yaitu melalui lembaga legislatif yang akan menghasilkan undang-undang sebagai produk ratifikasi itu sendiri, dan eksekutif yang akan menghasilkan peraturan presiden sebagaimana telah diatur dalam Pasal 9 ayat (2) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000.

Terdapat beberapa ketentuan yang mengharuskan perjanjian internasional diratifikasi dalam bentuk undang-undang oleh lembaga legislatif, sebagaimana telah diatur pada Pasal 10 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 yang berbunyi; “*Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang apabila berkenaan dengan: a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara; b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. kedaulatan atau hak berdaulat negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah hukum baru; f. pinjaman dan/atau hibah luar negeri.*”

¹³ Karmila Hippy. ‘Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia’ (2013) I *Lex Administratum*. [92].

Sedangkan, untuk ratifikasi perjanjian internasional dalam bentuk perpres dilakukan atas perjanjian yang mensyaratkan adanya pengesahan sebelum mulai berlakunya perjanjian sehingga memiliki materi yang bersifat prosedural dan memerlukan penerapan dalam waktu singkat tanpa mempengaruhi peraturan perundang-undangan nasional. Jenis-jenis perjanjian yang termasuk dalam kategori ini di antaranya adalah perjanjian induk yang menyangkut kerja sama dibidang: (1) Ilmu pengetahuan dan teknologi; (2) Ekonomi; (3) Teknik; (4) Perdagangan; (5) Kebudayaan; (6) Pelayaran niaga; (7) Penghindaran pajak berganda; (8) Kerjasama perlindungan penanaman modal; (9) Perjanjian-perjanjian yang bersifat teknis.¹⁴

2.2.2 Kesesuaian Prosedur Ratifikasi Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022

Dalam Pasal 10 huruf a Undang-Undang No 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional terdapat ketentuan mengenai masalah politik, pertahanan, dan keamanan negara. Setiap perjanjian internasional yang didalamnya terdapat tiga ketentuan seperti yang telah disebutkan oleh pasal di atas mengharuskan ratifikasi perjanjian internasional ke dalam bentuk undang-undang. Pasal 2 ayat (1) dan (2) tentang Pendelegasian Pelayanan Navigasi Penerbangan Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 menerangkan bahwa:

“Bersamaan dengan penyesuaian batas antara FIR Jakarta dan FIR Singapura dan mengacu pada prosedur yang ada saat ini diterapkan di Tanjungpinang Terminal Control Area dan Control Zone, Republik Indonesia wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara yang berjarak radius 90 mil laut dari koordinat 01°13'24"LU 103°51'24"BT dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan dan bagian selatan Singapura, ditetapkan sebagai Sektor A (dengan rincian di Peta 2).”

“Republik Indonesia juga wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan, ditetapkan sebagai Sektor B (dengan rincian di Peta 2).”

¹⁴ Tri Jata Ayu Pramesti, S.H. 2022. Status Hukum UU Ratifikasi. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/status-hukum-uu-ratifikasi-lt4c69b1cbd0492>. 27 September 2022 (10:30).

Penjelasan di atas menunjukkan pengaturan mengenai pendelegasian penyediaan pelayanan navigasi penerbangan kepada Singapura. Namun, secara implisit hal tersebut dapat dipahami menyangkut mengenai masalah politik, pertahanan, dan keamanan negara. Seperti yang diketahui bahwa pihak yang mengelola dan mengetahui seluruh aktifitas di ruang udara seperti halnya dalam Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 adalah Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Maka, dengan adanya ketentuan ini berdampak pada fungsi TNI sebagai alat pertahanan negara dalam menjalankan fungsinya yang menyangkut masalah pertahanan, keamanan negara, hingga masalah politik.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia menjelaskan, TNI memiliki fungsi untuk menangkal dan menindak setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata baik dari luar maupun dalam negeri yang mengancam kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa serta memulihkan kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan.¹⁵ Sehingga dapat disimpulkan bahwa TNI AU memiliki kewenangan dalam melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Sedangkan, Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2009 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia menegaskan Komando Pertahanan Udara Nasional bertugas untuk menyelenggarakan upaya pertahanan dan keamanan terpadu atas wilayah udara nasional secara mandiri maupun bekerja sama dengan Komando Utama operasional lainnya dalam mewujudkan kedaulatan dan keutuhan serta kepentingan lain dari NKRI.¹⁶ Upaya pertahanan dan keamanan tidak dapat dilaksanakan apabila TNI AU harus selalu meminta izin kepada Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Ini jelas menunjukkan bahwa Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 seharusnya diratifikasi ke dalam bentuk undang-undang. Akan tetapi, pada kenyataannya perjanjian FIR ini disahkan dalam bentuk Peraturan Presiden (Perpres).

Oleh karena itu, maka Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 dapat dikatakan inkonstitusional, karena seharusnya produk ratifikasi Perjanjian FIR harus dalam bentuk undang-undang, melewati lembaga legislatif. Oleh karena produk ratifikasi ini dalam hierarki perundang-undangan dibawah undang-undang, maka terdapat hal yang dapat

¹⁵ Ridha Aditya Nugraha, Konardus Elias Liat Tedemaking, dan Vicia Sacharissa. 'Penguatan Kedaulatan Negara di Udara dan Urgensi Sinkronisasi Hukum' (2021 XLIII *Jurnal Kertha Patrika*. [73].

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 74.

dilakukan yaitu menguji legalitas perundang-undangan ini melalui *judicial review*.

2.2.3 Macam-macam Hak Menguji

Terdapat dua macam hak menguji, yaitu hak menguji formil (*Formele Toetsingsrecht*) dan hak menguji materiil (*Materiele Toetsingsrecht*). Hak uji materiil (HUM) adalah hak yang dimiliki oleh Mahkamah Agung untuk menilai materi muatan suatu peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.¹⁷ Hal tersebut diatur pada Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945:

“Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang, dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang.”

Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 semakin diperjelas dengan Pasal 31A Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, yang berbunyi:

“Permohonan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang diajukan langsung oleh pemohon atau kuasanya kepada Mahkamah Agung dan dibuat secara tertulis dalam bahasa Indonesia.”

Sedangkan yang dimaksud dengan hak menguji formil adalah kewenangan untuk menilai, apakah suatu produk legislatif seperti undang-undang terbentuk melalui prosedur sebagaimana yang telah ditentukan dan diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁸ Mengenai kriteria atau syarat-syarat pemohon tidak diatur secara jelas, tetapi dari beberapa Putusan Mahkamah Agung mengenai HUM, pemohon dari kelompok masyarakat tidak perlu harus dari organisasi yang berbadan hukum. Contohnya Putusan MA tanggal 23 2001 No. 03 P/HUM/2000, tentang permohonan uji materiil terhadap Peraturan Pemerintah, (PP) No. 19 tahun 2000 tentang Tim Gabungan Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (TGPTPK), dan Putusan MA tanggal 9 September 2002 No. 05.G/HUM/2001 tentang permohonan uji materiil terhadap PP No. 110 tahun 2000

¹⁷ Asep Nursoba, 2021. Pengujian Peraturan Perundang-Undangn di Bawah Undang-Undang. <https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/prosedur-berperkara/hak-uji-materiil-ppu>. 28 September 2022 (10:30).

¹⁸ Sofyan Sitompul, ‘HAK UJI MATERIIL (Menurut Amandemen UUD 1945 dan Perbandingan MA di Amerika Serikat)’ (2004) I Jurnal Legislasi Indonesia.[7].

tentang kedudukan keuangan DPRD.¹⁹

2.2.4 Uji Formil Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengambilalihan FIR

Dari penjelasan di atas, maka dapat diajukan uji formil terhadap prosedur Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Oleh karena terdapat kebebasan bagi yang berhak mengajukan *judicial review* ke Mahkamah Agung, sampai saat tulisan ini ditulis telah terdapat beberapa pihak yang mengajukan *judicial review* ke Mahkamah Agung. Beberapa diantaranya Dr. Supri Abu, S.H., M.H., Pusat Studi *Air Power Centre* yang berstatus sebagai mitra pemerintah (PSAIP), dan beberapa lembaga lain. Sebagai badan hukum, Pusat Studi *Air Power* Indonesia (PSAIP) merupakan salah satu lembaga yang berwenang mengajukan uji formil ke Mahkamah Agung. Hal ini disebabkan karena lembaga ini adalah lembaga yang bekerja sama dengan pemerintah dalam penguatan keamanan udara, memahami potensi kedirgantaraan yang dimiliki, penyusunan strategi yang mumpuni untuk menjaga kedaulatan wilayah, dan memberikan gagasan serta solusi terhadap berbagai isu kedirgantaraan.

3.3 Dilema Hak Uji Formil Dalam Sistem Hukum Indonesia

2.3.1 Kedudukan Undang-undang Ratifikasi di Indonesia

Undang-undang seperti yang kita tahu adalah produk hukum, yang dibuat oleh DPR RI dan disahkan bersama oleh presiden, lalu muncul pertanyaan, bagaimana kedudukan undang-undang ratifikasi di Indonesia? Apabila kita membaca Pasal 1 Ketentuan Umum Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, pada pasal tersebut hanya dijelaskan bahwa peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.²⁰

Dalam ketentuan di atas tidak memberikan perincian yang jelas terhadap apa yang dimaksud dengan undang-undang itu sendiri, artinya hanya ada satu macam undang-

¹⁹ Tulus Yudi Widodo, 2022. Hak Uji Materiil Oleh Mahkamah Agung Untuk Menguji Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang di Indonesia. <https://conference.untag-sby.ac.id/index.php/whum/article/download/514/223>. 8 Desember 2022 (18:10).

²⁰ Nurhidayatulloh. 'Dilema Pengujian Undang-Undang Ratifikasi Oleh Mahkamah Konstitusi Dalam Konteks Ketatanegaraan RI.' (2016) IX Jurnal Konstitusi.[126].

undang berdasarkan yurisdiksi yaitu “undang-undang” yang dibentuk oleh DPR (*House of Representative*). Hanya saja menurut Nurhidayatulloh bahwa undang-undang terbagi kedalam dua macam yakni undang-undang “biasa” dan undang-undang yang berisi perjanjian internasional.²¹

Oleh karena berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku tidak mengatur secara jelas tentang kedudukan hukum undang-undang ratifikasi dan hanya mengakui satu macam undang-undang, maka undang-undang ratifikasi mau tidak mau harus dikategorikan sebagai bagian dari undang-undang dan mengikuti hierarki sistem hukum di Indonesia.

Constitutional review adalah proses ketika Mahkamah Konstitusi melakukan pengujian terhadap undang-undang menggunakan konstitusi sebagai kebenaran paradigma pengujian, undang-undang yang berisi norma apapun yang dianggap telah bertentangan dengan norma konstitusi dan melanggar hak konstitusional seseorang, maka dapat dijadikan objek uji. Terdapat sesuatu yang unik, bagaimana jika yang diujikan adalah undang-undang ratifikasi perjanjian internasional, apakah undang-undang tersebut dapat dijadikan objek uji? Kemudian bagaimana jika diputus oleh Mahkamah Konstitusi isinya bertentangan dengan Undang-Undang Dasar?

Dilema mengenai apakah undang-undang ratifikasi termasuk “undang-undang” atau bukan telah menjadi persoalan yang harus dipahami secara mendalam. Memang benar secara substansi materi undang-undang ratifikasi berbeda dengan undang-undang “biasa”. Karena MK telah mengeluarkan preseden ketika mereka menolak uji Undang-undang Ratifikasi Piagam Asean. Hakim Konstitusi, Maria Farida berpendapat Undang-Undang tentang Pengesahan Perjanjian Internasional bukanlah suatu peraturan perundang-undangan yang substansinya bersifat normatif, yang *adressat* normanya dapat secara langsung ditujukan kepada setiap orang, tetapi merupakan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat terhadap perjanjian internasional yang telah dibuat oleh Pemerintah untuk memenuhi Pasal 11 UUD 1945, dan diberi ”baju” dengan undang-undang.²²

2.3.2 Mungkinkah *Judicial Review* Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022

Melihat bahwa Mahkamah Konstitusi menolak uji undang-undang ratifikasi perjanjian internasional membuat isu Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 menjadi

²¹ *Ibid.*

²² Mahkamah Konstitusi, 2013. MK Tolak Uji UU Ratifikasi Piagam ASEAN. <https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=8155>. 7 Oktober 2022 (12:30).

semakin dilematis, sampai saat tulisan ini ditulis belum pernah ada kasus di mana Mahkamah Agung menguji perpres yang merupakan ratifikasi perjanjian internasional. Akan tetapi, berdasarkan hukum positif di Indonesia seharusnya perpres ratifikasi perjanjian internasional dapat dijadikan objek uji ke Mahkamah Agung, karena hal tersebut merupakan kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji perundang-undangan di bawah undang-undang.

Best case adalah apabila Mahkamah Agung menerima permohonan *judicial review* perpres tersebut, sedangkan untuk *worst case* adalah apabila Mahkamah Agung menolak permohonan *judicial review*. Dalam lapangan hukum internasional, apabila terdapat ketentuan perjanjian internasional yang bertentangan dengan kepentingan nasional, perjanjian tersebut tidak dapat dibatalkan, hanya ketentuan-ketentuannya saja yang disesuaikan sebelum proses ratifikasi. Sedangkan untuk mengakhiri suatu perjanjian internasional secara sepihak, pihak lain juga harus menerima pengakhiran perjanjian tersebut, apabila pihak lain tersebut menolak, perjanjian tersebut tidak dapat diakhiri.

III. Penutup

3.1 Kesimpulan

Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 sangat merugikan Indonesia dari berbagai aspek, dalam aspek kedaulatan, pendelegasian memberi celah baru yang akan mengancam kedaulatan NKRI secara implisit. Pendelegasian ini mengakibatkan TNI AU tidak dapat menjalankan tugasnya secara efektif karena seluruh aktivitas udara yang dilakukan di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna diawasi oleh Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Pada aspek wilayah penerbangan, Indonesia turut dirugikan dengan menyerahkan pendelegasian pengelolaan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna dari rentang di atas permukaan sampai 37.000 ribu kaki kepada Singapura, hal ini membuat Indonesia kehilangan sebagian kewenangan dalam mengelola wilayah ruang udaranya sendiri, terkhusus pelaksanaan penerbangan udara berada pada rentang tersebut. Hal tersebut juga berdampak pada pendapatan penerbangan, Indonesia kehilangan banyak pendapatan dari pemasukan setiap penerbangan yang melewati ruang udara tersebut mengingat Bandara Changi adalah salah satu bandara tersibuk di dunia, Ini diakibatkan sulitnya akses yang dimiliki ke data Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Tidak hanya itu, Perjanjian FIR Singapura-

Indonesia 2022 bertentangan dengan berbagai perundang-undangan yang adat. Oleh karenanya, ada beberapa cara alternatif untuk menindaklanjuti ketimpangan perjanjian FIR ini yaitu dengan uji konstitusionalitas terhadap Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Akan tetapi, solusi tersebut masih menuai dilema dikarenakan diterima atau tidaknya pengajuan uji konstitusionalitas tersebut tidak akan berdampak pada perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 yang telah disahkan. Sebab, perjanjian internasional ini disahkan atas kesepakatan bersama dan akan terus berjalan hingga 25 tahun ke depan.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional
(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185,
Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012).

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia
(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan
Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara
Republik Indonesia Nomor 4956).

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-
Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Lembaran
Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 3, Tambahan Lembaran
Negara Republik Indonesia Nomor 4958).

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan
Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011
Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor
5234).

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075).

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644).

Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia.

Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 1750).

Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018.

Konvensi Chicago 1944.

Annex 11 ICAO.

Buku

Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H. (2021). *Green and Blue Constitution: Undang-Undang Dasar Berwawasan Nusantara* (1st ed.). Rajawali Pers.

Jurnal

Ni Putu Anggraeni. (2009). Convention on International Civil Aviation. *Indonesia Journal of International Law*, VI, 565.

<https://www.neliti.com/publications/67787/convention-on-international-civil-aviation>.

Ridha Aditya Nugraha. (2018). *Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore*.

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW), LXVII, 238.

https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/zlw67§ion=16.

Karmila Hippy. (2013). Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia.

Lex Administratum, I, 92.

<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/3019>.

Ridha Aditya Nugraha, Konrardus Elias Liat Tedemaking, dan Vicia Sacharissa.

(2022, April). Penguatan Kedaulatan Negara di Udara dan Urgensi Sinkronisasi Hukum. *Jurnal Kertha Patrika*, XLIII, 73.

<https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthapatrika/article/download/66701/39337>.

Nurhidayatulloh. (2016). ‘Dilema Pengujian Undang-Undang Ratifikasi Oleh

Mahkamah Konstitusi Dalam Konteks Ketatanegaraan RI. *Jurnal*

Konstitusi, IX, 126.

<https://jurnalkonstitusi.mkri.id/index.php/jk/article/view/126>.

Internet

Ridha Aditya Nugraha. (2022, Februari 25). FIR dan Hubungan RI-Singapura.

Kompas.id.

<https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura>.

AirNav Indonesia. (2018). *Layanan Ruang Udara*. AirNav Indonesia. Retrieved Desember 10, 2022, from <https://airnavindonesia.co.id/air/space>.

Yaries Mahardika Putro, Ridha Aditya Nugraha. (2022, Februari 19). *Quo vadis, FIR above Riau and Natuna islands? The Jakarta Post*. <https://www.thejakartapost.com/paper/2022/08/18/quo-vadis-fir-above-riau-and-natuna-islands.html>.

Sudrajat. (2022, Januari 27). RI Ambil Alih Ruang Udara di Natuna, Singapura Tetap "Cuan". *detik.com*. <https://news.detik.com/kolom/d-5916449/ri-ambil-alih-ruang-udara-di-natuna-singapura-tetap-cuan>.

CNN Indonesia. (2022, Januari 26). Ambil Alih FIR dari Singapura, RI Hanya Kelola di atas 37 Ribu Kaki” (CNN Indonesia. *CNN Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220126073725-106-751274/ambil-alih-fir-dari-singapura-ri-hanya-kelola-di-atas-37-ribu-kaki>.

Alif Nurfakhri Muhammad. (2022, September 9). Ratifikasi Perjanjian FIR Disahkan, Apa Langkah Indonesia Selanjutnya? *Kompas.com*. <https://amp-kompas-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.kompas.com/nasiona/1/read/2022/09/09/12503421/ratifikasi-perjanjian-fir-disahkan-apa-langkah-indonesia-selanjutnya>.

Tri Jata Ayu Pramesti, S.H. (2018, Mei 15). *Status Hukum UU Ratifikasi*. Hukumonline.com. Retrieved September 27, 2022, from

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/status-hukum-uu-ratifikasi-lt4c69b1cbd0492>.

Asep Nursoba. (2021, Juli 18). *Pengujian Peraturan Perundang-Undangan di Bawah Undang-Undang*. Kepaniteraan Mahkamah Agung. Retrieved September 28, 2022, from <https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/prosedur-berperkara/hak-uji-materiil-ppu>.

Mahkamah Konstitusi. (2013, Februari 26). *MK Tolak Uji UU Ratifikasi Piagam ASEAN*. MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA. Retrieved Oktober 7, 2022, from <https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=8155>.

Dokumen Lainnya

Tulus Yudi Widodo. (2022). *Hak Uji Materiil Oleh Mahkamah Agung Untuk Menguji Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang di Indonesia*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya (UNTAG). Retrieved Desember 8, 2022, from <https://conference.untag-sby.ac.id/index.php/whum/article/download/514/223>.