

## Pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Singapura Atas Kepulauan Riau Dan Natuna

Harwita Sari Drajat\*

\*Universitas Jayabaya

### ARTICLE INFO

**Keywords:**

*Flight Information Region,  
Sovereignty,  
Takeover.*

**Corresponding Author:**  
[drajatharwita@gmail.com](mailto:drajatharwita@gmail.com)

Jurnal Penelitian Hukum Legalitas  
Volume 17 Nomor 2  
Juli 2023 – Desember 2023  
P-ISSN: 1411-8564  
E-ISSN: 2502-5511  
hh. 60 – 66

### ABSTRACT

*The existence of an FIR between Singapore and Indonesia should strengthen sovereignty by prioritizing national interests. However, this was not achieved. This prompted the author to conduct research with the aim of analyzing the position of Presidential Regulation Number 109 of 2022 concerning Ratification of the Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore Regarding the Adjustment of Boundaries Between the Flight Information Region of Jakarta and the Flight Information Region of Singapore Regarding the Implementation of the Flight Information Region (FIR) as well as analyzing the position of Indonesian sovereignty after the takeover of Singapore's FIR by Indonesia with the issuance of Presidential Regulation Number 109 of 2022 concerning Ratification of the Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore Regarding Boundary Adjustments between the Jakarta Flight Information Region and the Singapore Flight Information Region. The approach method uses normative juridical. The data collection technique that will be used in this research is document study. The data analysis method is normative qualitative. The conclusion that can be obtained based on the results of the analysis is that it does not indicate a complete and complete takeover of Indonesia's air space as mandated in Article 458 of Law Number 1 of 2009, which will be taken over in 2024. Apart from that, it becomes stronger with the existence of the takeover scheme being carried out, guided by the national interests of Indonesian sovereignty. This indicates that Presidential Regulation Number 109 of 2022 concerning Ratification of the Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore Regarding Boundary Adjustments Between the Flight Information Region of Jakarta and the Flight Information Region of Singapore has a position to strengthen the schematization of national interests, both in terms of sovereignty and national resilience. as well as the economy so that Indonesia's sovereignty is strong.*

Keberadaan FIR antara Singapura dan Indonesia seharusnya menguatkan kedaulatan dengan mengedepankan kepentingan nasional. Namun demikian, hal tersebut tidak tercapai. Hal tersebut mendorong penulis untuk melakukan penelitian dengan tujuan penelitian menganalisa kedudukan Peraturan Presiden 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 Atas Pelaksanaan Flight Information Region (FIR) serta menganalisa kedudukan kedaulatan Indonesia setelah dilakukannya pengambilalihan FIR Singapura Oleh Indonesia dengan lahirnya Peraturan Presiden 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. Metode pendekatan menggunakan yuridis normatif. Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumen. Metode analisis data adalah normatif kualitatif. Kesimpulan yang dapat didapatkan berdasarkan hasil analisis adalah tidak mengindikasikan pada pengambilalihan ruang udara Indonesia secara bulat dan utuh sebagaimana diamanatkan dalam pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang maksimal akan diambil alih tahun 2024. Selain itu, menjadi kuat dengan skema keberadaan pengambilalihan yang dilakukan dengan berpedoman pada kepentingan nasional kedaulatan Indonesia. Hal tersebut mentendensikan bahwa seharusnya Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 Tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Singapura Tentang

## PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang terdiri dari gugusan pulau yang berjejer memanjang digaris khatulistiwa. Secara geografis negara Indonesia dikaruniai posisi yang sangat strategis, karena berada pada posisi silang antara dua benua dan dua samudra yaitu Benua Asia dan Benua Australia serta Samudera Pasifik dan Samudera Hindia (Husna dan Riyanto, 2019). Namun demikian, letak strategis tersebut tidak dimanfaatkan secara optimal.

Salah satu Indikasi yang menunjukkan belum optimalnya pemanfaatan posisi strategis ini terlihat dari Pendelegasian *Flight Information Region* (FIR) Wilayah udara kepulauan Riau kepada Negara Singapura. FIR pada prinsipnya menyediakan Layanan Informasi Penerbangan (*Flight Information Service*) dan Layanan Peringatan (*Alerting Service*) (Ruwantisa, 2012).

Di Kepulauan Riau, setiap pesawat yang terbang dari atau menuju kota Batam, Tanjung Pinang, Matak atau Natuna akan dipandu oleh unit pelayanan navigasi penerbangan dengan FIR yang diselenggarakan Negara Singapura. Pendelegasian ruang udara Indonesia kepada Singapura sudah dilaksanakan sejak tahun 1947, pendelegasian ini tidak dapat dihindari karena pada saat itu Indonesia dinilai belum mampu mengontrol penerbangan di atas wilayah Kepulauan Riau dikarenakan keterbatasan Teknologi dan Sumber Daya Manusia (SDM) yang dimiliki oleh Indonesia (Ruwantisa, 2012). Pada dasarnya keberadaan Singapura sampai pada saat ini, masih mendominasi navigasi penerbangan dalam FIR, semenjak Pemerintah Inggris mengusulkan pada ICAO untuk mengelola FIR ruang udara Kepulauan Natuna dan Riau kepada Inggris khususnya di bawah manajemen FIR Singapura karena mengalami kekosongan pengawasan (Putri, 2019). Hal tersebut mentendensikan bahwa ketiadaan atau lemahnya kedaulatan negara Indonesia atas FIR.

Dalam praktik operasional, seluruh penerbangan yang melintas di kepulauan Riau (Kepri) dan sebagian Natuna harus melapor kepada ATC Changi, Singapura. Sehingga bila pesawat domestik berangkat dari Jakarta dengan tujuan Batam atau dari Pekanbaru dengan Tanjung Pinang yang merupakan wilayah kedaulatan Indonesia, untuk dapat naik (*take off*) dan turun mendarat (*Landing*) harus dengan seizin ATC Changi, Singapura. Selain itu, lebih signifikan lagi, dikelolanya ruang udara Indonesia oleh Singapura dalam implementasinya telah membatasi bukan hanya ruang gerak pesawat sipil namun juga pesawat militer Indonesia (Supancana, 2019). Salah satu pasal dalam Perjanjian penyelarasan ulang garis batas FIR Singapura dan FIR Jakarta tersebut (*Realignment Agreement FIR*) mewajibkan Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Direktorat

Jenderal Perhubungan Udara, untuk melaporkan terlebih dahulu kepada otoritas penerbangan sipil Singapura bila hendak melakukan kegiatan seperti misalnya operasi pertolongan atau latihan militer yang akan mempengaruhi pengguna ruang udara yang telah di delegasikan kepada Singapura sesuai dengan aturan ICAO. Selanjutnya Singapura akan menginformasikan kepada seluruh penerbangan sipil internasional tentang kegiatan tersebut sesuai dengan ketentuan ICAO. Implikasinya adalah jika pesawat militer Indonesia yang akan melakukan latihan militer maupun patroli rutin atau penyeragaman gelap harus dengan sepengetahuan dan otorisasi ATC Changi Singapura. Pendelegasian ini dalam praktiknya kemudian menjadi sebuah isu yang sangat urgen, strategis dan sensitif karena bersinggungan dengan keamanan pertahanan serta kebanggaan bangsa serta tanggung jawab negara atas wilayah udaranya. Ironisnya, pesawat militer Singapura bisa dengan leluasa melakukan kegiatan latihan militer atau patroli di wilayah udara Indonesia tersebut (Nugroho, 2006).

Mendasarkan pada kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah Indonesia dan dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Indonesia, pemerintah Indonesia seharusnya mampu melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara demi kepentingan penerbangan, perekonomian, nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya serta lingkungan udara sebagaimana yang telah diamanatkan oleh Undang-undang (lihat Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan). Ditinjau dari aspek pertahanan keamanan, kewajiban untuk melindungi wilayah udara belum tercapai. Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohnudnas) TNI AU mencatat telah terjadi sedikitnya 50 kali pelanggaran wilayah udara nasional. Pelanggaran sebagian besar terjadi di ruang udara wilayah Natuna dan Kepri yang FIRnya dikelola Singapura tersebut (Sontani, 2022).

Ditinjau dari aspek ekonomi, Indonesia berpotensi kehilangan penghasilan dari pungutan (*charge*) yang seharusnya bisa menjadi pemasukan Indonesia dari lalu lintas ruang udara tersebut, padahal Undang-undang telah mengamanatkan bahwa wilayah udara yang berupa ruang udara diatas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan sebesar besarnya bagi kepentingan rakyat, bangsa dan negara (lihat Pasal 6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan). Selama ini sesuai dengan isi Perjanjian yang telah ditanda tangani, Singapuralah yang menarik fee tersebut dengan kesepakatan bahwa dana yang terkumpul kemudian diberikan kepada Pemerintah Indonesia. Namun demikian, besaran dan peruntukannya tidak pernah dipublikasikan secara terbuka mengalir ke mana saja dan untuk apa. Aspek terakhir tapi tidak

kalah pentingnya adalah aspek sosial, yaitu berkurangnya kebanggaan Negara Indonesia sebagai negara berdaulat yang seyogianya mampu menjaga dan mengelola wilayahnya sendiri.

Hal yang harus diperhatikan atas keberadaan Peraturan Presiden 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 dengan segala dikursus yang terjadi adalah (Sutrisno, 2022):

1. Ketidaksamaan persepsi apakah FIR ini murni permasalahan teknis, kedaulatan atau bahkan keduanya
2. Pendekatan perumusan perjanjian yang tidak komprehensif
3. Lemahnya koordinasi
4. Lemahnya konsultasi publik (masyarakat tidak dilibatkan)
5. Kurang persiapan atau bahkan tidak percaya diri dalam proses negosiasi
6. Kurang memperhatikan *benefit* dari perjanjian, sudah sepadan atau tidak
7. Tidak seimbangya pengakomodasian antara kepentingan *prosperity* dan *national security*.

Hal tersebut menunjukkan kesiapan pemerintah Indonesia ketika menghadapi Singapura untuk bernegosiasi sangatlah kurang (Sutrisno, 2022). Hal teknis yang janggal dari Perpres tersebut terletak pada bagian konsiderans dan pasal 10 tentang pemberlakuan. Pada bagian konsiderans, dikatakan bahwa persetujuan antara pemerintah Indonesia dan Singapura tentang FIR yang ditetapkan tanggal 21 September 1995 belum berlaku. Namun, Pasal 10 ayat 4 berbunyi, “Pada saat berlaku, Persetujuan ini menggantikan Persetujuan FIR 1995 dan seluruh tindak lanjut terkait yang telah dilaksanakan terhadapnya tidak lagi memiliki kekuatan hukum.” Perjanjian bilateral seperti ini seharusnya tidak memiliki celah ataupun kesalahan-kesalahan teknis yang dapat menyebabkan Multi-interpretasi, apalagi sampai merugikan Negara Indonesia.

Mendasarkan pada permasalahan yang telah diuraikan di atas, penulis tertarik untuk mengangkat isu ini dan mengadakan penelitian lebih mendalam dengan judul “Pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Singapura atas Kepulauan Riau dan Natuna Dalam Perspektif Teori Kedaulatan”.

Berdasarkan hal tersebut, penulis mengidentifikasi masalah yaitu yang pertama Bagaimana kedudukan Peraturan Presiden 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 Atas Pelaksanaan *Flight Information Region* (FIR)? Kedua, Bagaimana kedudukan Kedaulatan Indonesia Setelah Dilakukannya Pengambilalihan FIR Singapura Oleh Indonesia Dengan Lahirnya Peraturan Presiden 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?.

## METODE PENELITIAN

Jurnal ini memuat spesifikasi penelitian deskriptif analitis yaitu keberadaan dan pemanfaatan bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder serta bahan hukum yang di dalamnya akan dikaji dan dianalisis untuk mendapatkan suatu gambaran yang terkait dengan permasalahan yang dikaji. Metode dalam jurnal ini yaitu menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu menganalisis peraturan perundang-undangan yang merupakan data sekunder. Hal tersebut pula menunjukkan bahwa penelitian yang dilakukan oleh penulis dilakukan secara kepustakaan dan secara lapangan. Analisis data dalam jurnal yang dipergunakan oleh penulis adalah analisis yuridis kualitatif, yaitu Tindakan menganalisis data yang hasil akhirnya berupa kalimat

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### KEDUDUKAN PERATURAN PRESIDEN 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 ATAS PELAKSANAAN *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR)

Ditandatangani perjanjian antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 tentunya menghasilkan keuntungan bagi kedua belah pihak. Keuntungan yang didapatkan seperti: a. Diakainya kedaulatan FIR Indonesia seluas 249.579 kilometer yang semula bernama FIR Singapura, b. Kerja sama kedua negara yang meningkatkan teknologi dari segi pengaturan layanan dan operasional, c. Jaminan atas kerahasiaan dan keamanan TNI, Polri, dan Bea cukai, dan d. FIR yang semula tidak dikuasai Indonesia, kini mengelola ruang udaranya di atas 37.000.

Perjanjian Indonesia dan Singapura tahun 2022 tidak mengindikasikan pada pengambilalihan ruang udara Indonesia secara bulat dan utuh sebagaimana diamanatkan dalam pasal 458 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 yang maksimal akan diambil alih tahun 2024. Sementara pasal 7 Perpres No. 109 tahun 2022 menjelaskan perjanjian FIR atas pengelolaan 37.000 kaki oleh Singapura dan sisanya dikelola Indonesia berlaku selama 25 tahun dan dapat diperpanjang

Hal lain yang harus disikapi adalah keberadaan Undang-undang penerbangan tepatnya pasal 6 menjelaskan pemerintah mengadakan penyelenggaraan dengan menempatkan kewenangan dan tanggung jawabnya mengelola ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan, dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara. Atas nama pemerintah Indonesia, pemerintah Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan *Route Air Navigation Service* (RANS) termasuk penerimaan Negara Bukan Pajak (BNBP) atas pemanfaatan

kekayaan lain atas fasilitas/layanan yang disediakan negara. Singapura dalam hal ini memberikan *fee* yang tidak seberapa, yakni 5 juta dolar Amerika per tahun dari pemasukan yang didapatkan. Selain itu, angkatan udara Singapura menggunakan kawasan FIR untuk berlatih sehingga membuat Indonesia menempuh jalur yang lebih jauh dan dapat mengulur waktu lebih lama serta menghabiskan bahan bakar

Perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura membuat pergerakan militer Indonesia terbatas karena melalui izin pelayanan navigasi Singapura kemudian memberitahukan kepada ICAO. Setiap kali Indonesia melakukan penerbangan Direktorat Jenderal Komunikasi Udara Indonesia akan meminta izin Otoritas Singapura dan melaporkan kegiatan yang telah dilaksanakan. Otoritas Penerbangan Sipil Singapura kemudian harus melapor ke organisasi penerbangan sipil internasional sesuai aturan yang ditetapkan ICAO. Pertahanan dan Keamanan Indonesia sangat terancam akibat tidak adanya kewenangan Indonesia melakukan pengawasan di ruang udaranya sendiri

Sesuai dengan pasal (1) Konvensi Chicago 1944 yang selalu menegaskan kedaulatan suatu negara utuh atas wilayah teritorialnya dan juga di letakkan dalam Pasal (5) Undang-undang Penerbangan yang menjelaskan Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udaranya. Indonesia memiliki kewajiban dasar yang harus segera direalisasikan dengan mengambil alih pelayanan navigasi udara kepulauan Riau dan Natuna pada sektor A, B, dan C. Termasuk dalam Pasal 458 Undang-undang Penerbangan bahwa seluruh wilayah udara kedaulatan Republik Indonesia yang pemberian pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain harus sudah dievakuasi oleh penyelenggara pelayanan navigasi selambat-lambatnya 15 tahun sejak Undang-undang diberlakukan yaitu tanggal 21 Januari 2009

Sejak Indonesia merdeka Singapura berkuasa mengendalikan FIR yang padahal jika mengacu pada pasal 69 *Convention on International Civil Aviation* Negara yang telah mampu dapat bekerja sama dengan negara pemilik wilayah teritorial FIR. Kerja sama Indonesia dan Singapura tahun 2022 tampaknya tidak memberi manfaat kepada Indonesia dikarenakan pemegang wewenang FIR dikendalikan oleh Singapura. Penguasaan udara Indonesia yang selama ini dikuasai Singapura telah membatasi ruang gerak masyarakat dan merugikan Indonesia terhadap pelanggaran yang selama ini dilakukan oleh Singapura berkaitan dengan masalah kedaulatan

Pemerintah Indonesia memutuskan pengelolaan FIR atas 37.000 kaki oleh Singapura tidak termasuk dalam pendelegasian yang melibatkan kedaulatan. Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan setiap negara memiliki kedaulatan yang penuh dan utuh atas wilayah udaranya sendiri sebagaimana dipaparkan dalam hukum nasional Indonesia pasal 5 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan. Jadi ketika FIR atas 37.000 kaki masih dikelola Singapura, artinya Indonesia masih terbatas dalam menentukan alur wilayah udaranya sendiri dan hal itu jelas menandakan Indonesia tidak

berdaulat secara utuh dan penuh atas *Flight Information Region*-nya sendiri. Mendasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa Perjanjian FIR antar Indonesia dan Singapura tahun 2022 tidak sesuai dengan amanat Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan aturan mengenai perjanjian Internasional.

Ketentuan hukum internasional yang bersifat multilateral yang berkaitan dengan *Flight Information Region* adalah pasal 28, 37, 44, dan 69 serta *Annex 11* Konvensi Chicago 1944. Pasal (28) Konvensi Chicago 1944, meletakkan kewajiban dasar terhadap negara peserta konvensi Chicago tahun 1944 untuk membentuk suatu sistem navigasi yang baku demi keselamatan penerbangan. Kewajiban tersebut menjadi dasar pertemuan antar negara yang pada akhirnya akan menciptakan perjanjian pengelolaan navigasi di bidang penerbangan, termasuk pengelolaan *Flight Information Region*. Pasal (44) Konvensi Chicago 1944, merupakan pasal yang menunjuk ICAO untuk membina sistem navigasi penerbangan internasional. Keberadaan ICAO memberikan saran-saran, fasilitas, dan supervisi untuk melakukan langkah-langkah konkret berupa pertemuan-pertemuan antar negara guna pengaturan navigasi penerbangan. Dengan demikian lembaga internasional ini memberikan kontribusi yang nyata terhadap pembentukan *Flight Information Region*.

Pasal (69) Konvensi Chicago 1944, mengatur bagaimana ICAO mencari cara apabila suatu negara dianggap belum mampu melaksanakan sistem navigasi udara yang baku. Ketentuan ini penting untuk dicantumkan dalam konvensi Chicago 1944, sebab pada saat itu belum semua negara mampu menyelenggarakan navigasi udara demi keselamatan penerbangan sipil. Ketentuan ini menjadi dasar adanya perjanjian antara negara-negara yang belum mampu mengelola *Flight Information Region* dengan negara yang telah mampu menyelenggarakan, pasal ini di dukung oleh Annex 11.

Sesuai yang termasuk di dalam pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang kemudian diundangkan pada Undang-undang no 1 Tahun 2009 yang menjelaskan bahwa Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah ruang udaranya, Indonesia sebagai suatu negara yang berdaulat sudah semestinya Indonesia memiliki kewenangan untuk mengurus segala sesuatunya di atas wilayah teritorialnya tanpa ada campur tangan negara lain. Berdasarkan konsep kedaulatan maka tidak ada pesawat udara yang terbang di atau melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin terlebih dahulu berapa pun tinggi rendahnya pesawat udara melakukan penerbangan. Namun pengelolaan *Flight Information Region* di atas Kepulauan Riau oleh Singapura jelas memperlihatkan adanya kewenangan negara di ruang udara yang di campuri pemerintahan asing. Hal tersebut menimbulkan implikasi terhadap pelaksanaan kedaulatan yang utuh dan penuh.

**KEDUDUKAN KEDAULATAN INDONESIA SETELAH DILAKUKANNYA PENGAMBILALIHAN FIR SINGAPURA OLEH INDONESIA DENGAN LAHIRNYA PERATURAN PRESIDEN 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

Pengesahan Perjanjian Penyesuaian Wilayah Informasi Penerbangan (*Flight Information Region*/FIR) antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura melalui Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 menuai polemik. Hal tersebut terjadi antara pihak pemerintah dengan pihak akademisi serta praktisi. Pada satu sisi, pihak pemerintah mengklaim bahwa pengesahan tersebut mengindikasikan kerja keras pemerintah dalam mengambil alih FIR yang didelegasikan kepada Singapura. Oleh karena itu, kini kedaulatan ruang udara dikontrol penuh Indonesia. Namun di sisi lain, para akademisi dan praktisi mempersoalkan status kedaulatan dan juga keamanan yang berpotensi timbul dari pengesahan ini. Hal tersebut dikarenakan Singapura sebenarnya masih memiliki kontrol di ruang udara Indonesia pada ketinggian 0-37.000 kaki.

Akademisi menilai bahwa pemerintah tenggelam dalam euforia yang tiada arti karena sebetulnya ruang udara Indonesia pada ketinggian 0-37 ribu kaki masih dikendalikan oleh Singapura. Dilain sisi, perjanjian FIR tersebut tidak sesuai dengan amanat Pasal 458 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak ada bedanya dengan sebelum penandatanganan, tidak ada kedaulatan Indonesia di situ (wilayah Natuna dan sekitarnya) karena ketinggian 0-37 ribu kaki masih di bawah kontrol Singapura.

Status kedaulatan ruang udara Indonesia merupakan masalah utama (*the core issue*) di dalam perjanjian FIR. Pada dasarnya kedaulatan dalam arti luas harus memenuhi empat karakteristik sebagai berikut (Hathaway, 2008):

1. Kewenangan untuk mengatur
2. Memiliki hierarki tertinggi sebagai otoritas pemerintahan
3. Mandiri (*independent*)
4. Memiliki kuasa terhadap wilayah teritorial.

Secara etimologi, kata “kedaulatan” merujuk pada kata *sovereignty* yang muncul pada pertengahan abad ke-14 yang memiliki arti ‘*preminence or authority/law*’ (Tutuianu, 2013). Kedaulatan sebuah negara memang dipertaruhkan manakala berkaitan dengan hal-hal yang sifatnya mendelegasikan. Pendelegasian yang dimaksud Hathaway merujuk pada pendelegasian dalam arti luas kepada institusi internasional. Dilain sisi, negara cenderung mengalami kerugian atau berada pada posisi kurang baik manakala mendelegasikan sebagian kepentingannya terutama berkenaan dengan kedaulatan terhadap institusi internasional ataupun negara lain

Keberadaan pengaturan kedaulatan di dalam Pasal 1 Konvensi Chicago yang dinilai kurang jelas (*vague*). Namun dengan keberadaan Pasal 5 dan 6 sebetulnya merepresentasikan konsepsi bahwa kedaulatan ruang udara itu tidak *complete* dan *exclusive*, melainkan harus menyesuaikan dengan unsur-unsur

eksternal seperti ekonomi dan politik masyarakat internasional. Pasal 5 Konvensi Chicago terkait hak melintas untuk penerbangan *non-schedule* merupakan bentuk sederhana dari penyesuaian kedaulatan dengan unsur eksternal.

Berdasarkan paragraf sebelumnya, dalam hal penerbangan internasional secara *general*, kedaulatan negara tidaklah benar-benar *complete* dan *exclusive* namun harus dilihat menggunakan *case by case approach* (Sudiro dan Natawidjaja, 2020). Namun, isu khusus terkait dengan pendelegasian FIR kepada negara lain, merujuk kepada Indonesia dan Singapura, para akademisi dan praktisi Indonesia cenderung melihat bahwa hal tersebut merupakan sebuah *infringement* terhadap kedaulatan Indonesia. Walaupun memang betul fungsi dari FIR ini bersinggungan dengan hal teknis, akan tetapi, jika didelegasikan kepada negara lain, maka ada sangkut pautnya dengan kedaulatan (Latipulhayat, 2022).” Namun sebaliknya, tampaknya Indonesia tidak melihat hal ini sebagai persoalan kedaulatan. Nama dari perjanjian yang ditandatangani dan kemudian diratifikasi melalui Perpres No. 109/2022 adalah “penyesuaian batas” FIR Jakarta dan Singapura, hal ini mengindikasikan bahwa memang perjanjian ini bukanlah bentuk pengambilalihan secara utuh ruang udara Indonesia dari Singapura sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 458 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 (Latipulhayat, 2022).

Pengabaian amanat Pasal 458 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 sempat disinggung oleh Hikmahanto ketika merespons penandatanganan perjanjian FIR pada awal 2022. Pasal 458 berbunyi:

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

Pasal tersebut sangat jelas mengatur bahwa pendelegasian pelayanan navigasi harus berakhir maksimal pada 2024, setelahnya pelayanan navigasi harus dikelola secara mandiri oleh Indonesia. Sementara itu, Pasal 7 Perpres No. 109 tahun 2022 menyatakan bahwa perjanjian FIR berlaku selama 25 tahun dan dapat diperpanjang. Hal ini berarti tidak ada kesesuaian antara Undang-undang dan Perpres No. 109 tahun 2022. Hal tersebut mengarahkan pada permasalahan yang terdapat pada Perpres No. 109 Tahun 2022, antara lain:

1. Ketidaksamaan persepsi apakah FIR ini murni permasalahan teknis, kedaulatan atau bahkan keduanya
2. Pendekatan perumusan perjanjian yang tidak komprehensif
3. Lemahnya koordinasi
4. Lemahnya konsultasi publik (masyarakat tidak dilibatkan)
5. Kurang persiapan atau bahkan tidak percaya diri dalam proses negosiasi
6. Kurang memperhatikan benefit dari perjanjian, sudah sepadan atau tidak

7. Tidak seimbang pengakomodasian antara kepentingan *prosperity* dan *national security*.

Oleh karena itu, tidak salah apabila ada pandangan yang menyatakan bahwa Perpres ini tidak visioner dan tidak memperhatikan kepentingan nasional. Seharusnya, kewajiban internasional dan kepentingan nasional dapat dilakukan secara bersamaan dan seimbang. Oleh karena itu, opsi-opsi yang *feasible* dapat dilakukan, seperti, pertama, mengawal pengaplikasian Perpres tersebut dengan mengoptimalkan manfaat dan meminimalisir dampak-dampak yang sekiranya terjadi di masa yang akan datang. Kedua, melakukan pendekatan yang lebih ekstrem, yaitu melakukan *judicial review* terhadap Perpres tersebut

Selain itu, hal teknis yang janggal dari Perpres tersebut terletak pada bagian konsideran dan pasal 10 tentang pemberlakuan. Pada bagian konsideran, dikatakan bahwa persetujuan antara pemerintah Indonesia dan Singapura tentang FIR yang ditetapkan tanggal 21 September 1995 belum berlaku. Namun, Pasal 10 ayat (4) berbunyi, “Pada saat berlaku, Persetujuan ini menggantikan Persetujuan FIR 1995 dan seluruh tindak lanjut terkait yang telah dilaksanakan terhadapnya tidak lagi memiliki kekuatan hukum.” Perjanjian bilateral seperti ini seharusnya tidak memiliki celah ataupun kesalahan-kesalahan teknis yang dapat menyebabkan multi-interpretasi, apalagi sampai merugikan Negara Indonesia

Situasi yang dialami pemerintah Indonesia tergambar pada peribahasa “maju kena, mundur kena”. Hal tersebut disebabkan walaupun terdapat beberapa opsi, opsi tersebut pada akhirnya akan menempatkan Indonesia pada posisi yang tidak terlalu menguntungkan. “Untung tak dapat diraih, malang tak dapat ditolak”, penulisan ini berpendapat bahwa meratifikasikan persetujuan ke dalam Perpres No. 109 tahun 2022 bukan merupakan langkah terbaik yang ditempuh oleh Indonesia. Kendati persetujuan ini memiliki berbagai macam kekurangan dan mendapat kritik dari berbagai pihak, meratifikasikannya merupakan tindakan yang rasional dan realistis. Hal tersebut dikarenakan, jika tidak diratifikasi, maka seluruh usaha yang dilakukan pihak-pihak terkait dalam bernegosiasi dengan Singapura akan sia-sia dan status FIR Natuna akan kembali ke Singapura (*status quo*).

Hal yang harus diperhatikan atas keberadaan situasi di atas adalah Negara dalam pembuatan perjanjian internasional, dalam hal ini diwakili oleh Pemerintah Republik Indonesia harus berpedoman pada kepentingan nasional (lihat Pasal 4 Undang-undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional).

Hal tersebut mentendensikan bahwa Peraturan Presiden 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 kedudukannya untuk memperkuat skematisasi kepentingan nasional, baik dari sisi kedaulatan, ketahanan nasional maupun ekonomi.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas, diperoleh kesimpulan kedudukan Peraturan Presiden 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 Atas Pelaksanaan *Flight Information Region* (FIR) pada dasarnya tidak mengindikasikan pada pengambilalihan ruang udara Indonesia secara bulat dan utuh sebagaimana diamanatkan dalam pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang maksimal akan diambil alih tahun 2024. Selain itu, kedudukan kedaulatan Indonesia setelah dilakukannya pengambilalihan FIR Singapura Oleh Indonesia dengan lahirnya Peraturan Presiden 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 seharusnya menjadi kuat dengan skema keberadaan pengambilalihan yang dilakukan dengan berpedoman pada kepentingan nasional (lihat Pasal 4 Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional). Hal tersebut mentendensikan bahwa seharusnya Peraturan Presiden 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 memiliki kedudukan untuk memperkuat skematisasi kepentingan nasional, baik dari sisi kedaulatan, ketahanan nasional maupun ekonomi sehingga kedaulatan Indonesia kuat.

## SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, maka saran yang terdapat dalam penulisan ini adalah adanya tekanan untuk merubah ketentuan FIR dengan mengedepankan keutuhan kedaulatan negara. Selain itu, perubahan FIR yang harus dilakukan pula harus menekankan pada pemenuhan kepentingan nasional.

---

## REFERENSI

Abeyratne, R. (2012). *Air navigation law*. Springer Science & Business Media.

*Agreement between the government of the republic Indonesia and the government of the republic Singapore on the realignment of the boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region 1995.*

- Atip Latipulhayat. (2022, 13 September). "Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna," Webinar Merespons Peraturan Presiden mengenai Flight Information Region (FIR), diselenggarakan oleh Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI) dan Indonesia Center for Air and Space Law (ICASL) Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung.
- De Leon, P. M., & Buissing, N. (Eds.). (2019). *Behind and beyond the Chicago Convention: the evolution of aerial sovereignty*. Kluwer Law International BV.
- Hathaway, O. A. (2008). International delegation and state sovereignty. *Law & Contemp. Probs.*, 71, 115.
- Husna, L., & Riyanto, A. (2019, November). Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura atas Ruang Udara Indonesia terhadap Kepulauan Riau. In *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Sosial Dan Teknologi (SNISTEK)* (No. 2, pp. 127-132).
- Konvensi Chicago/*Convention on International Civil Aviation Chicago 1944 dan Annex 1 to 18*.
- Konvensi Paris/*Convention to the Regulation of Aerial Navigation, Paris 1919*.
- Konvensi PBB tentang hukum laut/ *United Nation Convention on the Law Of the Sea 1982*.
- Konvensi Wina tentang Perjanjian / *Vienna Convention on the Law of Treaties 1969*.
- Nandang Sutrisno, dan Rafi Nasrullah Muhammad Romdoni (2022). Ratifikasi Perjanjian Penyesuaian Wilayah Informasi Penerbangan antara Indonesia dan Singapura: Pilihan Rasional atau Status Quo?. *Undang: Jurnal Hukum*, 5(2), 393-417.
- Peraturan Pemerintah No 77 Tahun 2012 Tentang Perusahaan Umum Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan Indonesia.
- Putri, M. T. (2019). Tinjauan Yuridis Pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau oleh Singapura serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Justitia Jurnal Hukum*, 3(1).
- Roni Sontani. (2022, 12 Desember). 5 Bulan Terjadi 50 Pelanggaran Udara di Wilayah natuna Kohanudnas Minta Singapura Perhatikan Izin Melintas", dikases dari <http://www.angkasareview.com/2018/10/15/5-bulan-terjadi-50-pelanggaran-udara-di-wilayah-natuna-kohanudnas-minta-singapura-perhatikan-izin-melintas/>
- Sudiro, A., & Natawidjaja, J. (2020, December). 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). In *The 2nd Tarumanagara International Conference on the Applications of Social Sciences and Humanities (TICASH 2020)* (pp. 726-729). Atlantis Press.
- ȚuȚuianu, S. (2012). *Towards global justice: sovereignty in an interdependent world*. Springer Science & Business Media.
- Undang-undang Dasar Republik Indonesia 1945.
- Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Undang-Undang No 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara.
- Undang-Undang No 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia.
- Undang-Undang No 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara.
- Yuwono Agung Nugroho. (2006). *Kedaulatan wilayah udara Indonesia*. Bumi Intitama Sejahtera.