

**PELUANG DAN TANTANGAN PENANDATANGANAN PERJANJIAN
PENYESUAIAN *FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)* ANTARA
INDONESIA DENGAN SINGAPURA**

Nanda Indrawati, S.H., M.H.

Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Email : nanda.indrawati@uajy.ac.id

ABSTRAK

Pemerintah Indonesia dan Singapura telah menandatangani perjanjian penyesuaian *Flight Information Region (FIR)* pada tanggal 25 Januari 2022. *FIR* adalah suatu daerah yang digunakan guna pelayanan penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan. Dengan adanya penandatanganan perjanjian penyesuaian ini maka *FIR* di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang sejak tahun 1946 dikuasai oleh Singapura diambil alih oleh Indonesia. Muncul pro dan kontra terhadap penandatanganan perjanjian tersebut maka dalam artikel ini akan dibahas mengenai peluang dan tantangan terhadap penandatanganan perjanjian tersebut. Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian yuridis normatif yaitu penelitian hukum dengan menggunakan data sekunder melalui penelusuran terhadap peraturan dan literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan ditandatanganinya persetujuan penyesuaian batas *FIR* mempertegas kedaulatan udara yang dimiliki Indonesia sebagai negara kepulauan sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 dan UNCLOS 1982 sehingga dari segi ekonomi menambah pendapatan bagi Indonesia. Disisi lain, masih terdapat permasalahan yang ditimbulkan karena untuk jalur di ruang udara di bawah 37.000 kaki masih didelegasikan kepada Singapura selama 25 tahun. Isu lain terkait penguasaan teknologi bahwa Indonesia harus terus mengembangkan teknologi yang dimiliki sehingga dapat mengambilalih seluruh wilayah *FIR*.

Kata kunci : Pengambilalihan; *FIR*; Indonesia; Singapura.

ABSTRACT

The governments of Indonesia and Singapore have signed a Flight Information Region (FIR) adjustment agreement on January 25, 2022. FIR is an area used for aviation services and preparedness services provided. With the signing of this agreement, the FIR over the Riau and Natuna Islands, which since 1946 has been controlled by Singapore, was taken over by Indonesia. This article will discuss the opportunities and challenges to signing the agreement. This research will use normative juridical research methods, namely legal research using secondary data through tracing of regulations and literature related to the problem to be studied. The results showed that the signing of the FIR boundary adjustment agreement emphasized the air sovereignty owned by Indonesia as an archipelagic country in accordance with the provisions in the 1944 Chicago

Convention and 1982 UNCLOS so that from an economic point of view it added income to Indonesia. On the other hand, there are still problems caused because for lanes in air space below 37,000 feet are still delegated to Singapore for 25 years. Another issue is related to the mastery of technology that Indonesia must continue to develop its technology so that it can take over the entire FIR area.

Keywords : *Realignment; FIR; Indonesia; Singapore.*

A. PENDAHULUAN

Konvensi Montevideo 1933 menetapkan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh negara sebagai subjek utama dalam hukum internasional. Syarat tersebut yaitu penduduk yang tetap, wilayah yang pasti, pemerintah, dan kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain.¹ Wilayah merupakan salah satu kualifikasi yang harus dipenuhi sebagai subjek dalam hukum internasional. Di wilayah tersebut negara mempunyai hak untuk melaksanakan kedaulatan yaitu kekuasaan tertinggi di suatu negara.² Wilayah negara pada umumnya dapat dibagi menjadi wilayah darat, laut, dan udara. Berkaitan dengan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum internasional telah disepakati bahwa Negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif di atas wilayahnya."³ Sesuai dengan ketentuan tersebut, maka Negara memiliki yuridiksi yang eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya.

Penyelenggaraan kedaulatan Negara di wilayah ruang udara memberikan konsekuensi bahwa setiap Negara berhak untuk mengelola dan mengendalikan secara penuh wilayah udara nasionalnya. Selain itu, tidak ada satu pun kegiatan di ruang udara dapat dilaksanakan tanpa adanya izin terlebih dahulu atau sebelumnya telah diatur dalam suatu perjanjian internasional antara suatu negara dengan negara lain yang dituangkan dalam bentuk perjanjian bilateral maupun multilateral. Dalam hal pengelolaan serta pengendalian di ruang udara pengaturan mengenai lalu lintas penerbangan menjadi hal perlu ditetapkan dengan dasar pertimbangan bagi keselamatan penerbangan. Pengaturan lalu lintas udara di suatu ruang udara dilaksanakan melalui penetapan *Flight Information Region* (FIR). FIR merupakan suatu wilayah tertentu di mana pelayanan jasa informasi penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan. Pelayanan FIR diberikan yang bertujuan

¹ Pasal 1 Konvensi Montevideo 1933

² Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, (Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2010), hlm. 48

³ Pasal 1 Konvensi Chicago 1944

untuk memberikan sarana serta informasi demi keselamatan serta efisiensi lalu lintas penerbangan.

Penetapan FIR oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) didasarkan pada beberapa faktor pertimbangan antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Pengaturan FIR ini tidak hanya berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.⁴ Indonesia telah masuk menjadi negara anggota ICAO sejak tanggal 1950, sebagai negara pihak (*contracting states*) Indonesia berkewajiban untuk menyediakan pelayanan yang berkaitan dengan fungsi FIR di wilayah udaranya. Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat udara merupakan aspek yang sangat penting dalam pengaturan hukum internasional.⁵ Pengaturan FIR sebagai bagian penting dalam masalah penerbangan tidak terbatas pada suatu negara dengan negara lain sehingga diperlukan suatu pengaturan terhadap lalu lintas atau navigasi penerbangan yang berlaku internasional demi tercapainya keselamatan dalam dunia penerbangan.

Ruang udara Indonesia terbagi menjadi dua bagian FIR yang dikelola oleh dua pusat pelayanan lalu lintas udara yaitu FIR Jakarta dan FIR Makassar.⁶ Namun khusus untuk FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna masih dikelola oleh Singapura. Singapura telah melakukan kontrol atas kedua wilayah ini sejak tahun 1946. Hal ini dilatarbelakangi sejarah bahwa pada saat itu wilayah tersebut masih masuk wilayah laut bebas sehingga ICAO menunjuk Singapura (negara persemakmuran Inggris) untuk melakukan pengelolaan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna.⁷ Konsekuensi dari penguasaan tersebut bahwa seluruh pesawat termasuk pesawat milik Indonesia harus melapor terlebih dahulu kepada otoritas Singapura ketika melintas di wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna.

Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk mengakhiri status *quo* ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna melalui berbagai proses

⁴ Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, (Depok:Rajawali Pers, 2018), hlm.215

⁵ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, (Alumni:Bandung,2015), hlm.423

⁶ AirNav, <https://airnavindonesia.co.id/air/space> diakses pada 10 Mei 2022

⁷ Fitria Chusna Farisa, "Sejarah FIR Indonesia Dikuasai Singapura sejak Era Kemerdekaan dan Kini Diambil Alih", <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/26/05280081/sejarah-fir-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-era-kemerdekaan-dan-kini?page=all> diakses pada tanggal 5 Mei 2022

negosiasi. Pada awal tahun 2022 lalu pemerintah Indonesia telah memperoleh penyelesaian yang komprehensif yaitu dengan ditandatanganinya kesepakatan penyesuaian FIR di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Muncul berbagai tanggapan atas penandatanganan perjanjian tersebut. Sebagian masyarakat memberikan apresiasi positif namun tidak sedikit pula yang meragukan keputusan yang diambil oleh Pemerintah Indonesia. Dengan telah ditandatanganinya kesepakatan penyesuaian FIR memberikan sejumlah manfaat positif bagi Indonesia. Di sisi lain masih terdapat beberapa tantangan yang masih menjadi permasalahan yang harus diselesaikan oleh Pemerintah demi kemajuan di masa depan. Oleh karena itu, dalam artikel ini akan membahas mengenai peluang dan tantangan penandatanganan perjanjian penyesuaian FIR antara Indonesia dengan Singapura.

B. PEMBAHASAN

1. Pengendalian FIR Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura

Pengaturan terkait dengan FIR dalam perjanjian internasional diatur dalam *Annex 11* Konvensi Chicago 1944 yang memberikan definisi *Flight Information Region* is “*An Airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided*”. Dalam hukum nasional pengertian FIR dapat ditemukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 tahun 2016 angka 14 yaitu suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*) diberikan. Fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing negara menjadi salah satu faktor oleh ICAO dalam rangka menetapkan kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan melalui FIR. Suatu negara dapat mendelegasikan pengawasan FIR tersebut kepada negara lain. Pendelegasian tersebut tidak mengurangi kedaulatan negara yang mendelegasikan.⁸

Penetapan pengelolaan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura sejak tahun 1946 dilatarbelakangi pada waktu itu kedua wilayah tersebut masih masuk dalam wilayah laut bebas. Laut ini baru di klaim menjadi wilayah Indonesia sejak Deklarasi

⁸ Mangisi Simanjuntak, “*Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Indonesia dari Singapura*”, *Jurnal Hukum: To-Ra Hukum Untuk Mengatur dan Melindungi Masyarakat Universitas Kristen Indonesia*, Vol. 6 No.2 , Agustus 2020, hlm.178

Djuanda 1957 dan dipertegas kembali setelah disahkan Konvensi Hukum Laut 1982 (*UNCLOS 1982*).⁹ Alasan lain pendelegasian pengelolaan FIR kepada Singapura dikarenakan ICAO menganggap Indonesia yang pada saat itu baru saja merdeka dinilai belum memiliki teknologi yang memadai untuk dapat memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan.

Pendelegasian FIR memang tidak berarti mengakibatkan pengurangan kedaulatan nasional namun ada beberapa implikasi yang merugikan Indonesia akibat pendelegasian tersebut. Implikasi tersebut antara lain bagi pesawat sipil maupun militer yang hendak melintas di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna harus meminta izin dari *Air Traffic Control* (ATC) Singapura. Dampak yang kemudian timbul salah satunya akan berpengaruh terhadap pertahanan dan keamanan di ruang udara Indonesia dikarenakan Singapura menentukan zona terlarang (*prohibited area*) di area latihan militer Singapura yang sebenarnya berada di atas teritori Indonesia.¹⁰ Hal ini menimbulkan rasa kejanggalan bagi pesawat yang melakukan penerbangan di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Bergerak di rumah sendiri namun harus mendapatkan izin dan diatur mutlak oleh tetangganya.¹¹

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi “*The Contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” artinya “setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Setelah Konvensi Chicago 1944 terkait dengan teori kedaulatan ruang udara ada tiga indikator yang harus dipenuhi yaitu penguasaan udara (*control of the air*), penggunaan wilayah udara (*use of air space*), dan penegakan hukum (*law enforcement*). Sedangkan, perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan eksklusif itu sendiri yaitu (1) setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara utuh atas ruang udara nasionalnya; (2) Tidak ada satu pun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa

⁹ Sefriani, *Op. Cit.*, hlm.216

¹⁰ Mahfud Fahrazi, “*Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna*”, *Jurnal Hukum : IUS Quia Iustum Universitas Islam Indonesia*, Vol.26 No.2, Mei 2019, hlm.405

¹¹ Chappy Hakim, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, (Jakarta: Kompas Media, 2010), hlm.71

mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dengan perjanjian internasional antar negara baik secara bilateral maupun multilateral.¹²

Ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944 pada bagian 2 menyatakan bahwa “*Contracting state shall determine, ...for the territories over which the have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where are traffic service will be provided.*” Dari ketentuan tersebut tampak bahwa ada kewajiban negara untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara untuk penerbangan sebagai bukti adanya kedaulatan negara di ruang udara, Kedaulatan merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara karena dimaksudkan bahwa dengan adanya kedaulatan negara itu mempunyai kekuasaan tertinggi. Namun, kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh negara ini masih mempunyai batas-batasnya.¹³

Terdapat risiko yang sangat besar dari transportasi udara dan untuk kepentingan bersama masyarakat internasional. Menyadari hal tersebut maka terdapat beberapa hal dalam konvensi yang membatasi kebebasan negara dalam mengatur lalu lintas transportasi udara. Negara harus patuh pada jalur-jalur penerbangan yang diatur *dalam Enroute Charts International Civil Aircraft Organization*. ICAO juga mengatur siapa yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan FIR. Penetapan FIR oleh ICAO berdasarkan pertimbangan beberapa faktor antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas udara tidaklah sangat berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.

Pada awalnya wilayah FIR Indonesia dibagi menjadi empat yaitu FIR Jakarta, FIR Bali, FIR Ujung Pandang, FIR Biak dan ditambah lagi satu FIR Singapura. Namun setelah tahun 2005 melalui *Supplement Aeronautical Information Publication (AIP)* dari Direktorat Perhubungan Udara Nomor 02/2005 mengatur ruang udara Indonesia menjadi tiga bagian yaitu FIR Jakarta, FIR Ujung Pandang, dan FIR Singapura.¹⁴ FIR Singapura

¹² Suhartono, dkk, “*Realignment Flight Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional*”, Jurnal Strategi Pertahanan Udara Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Vol.5, No.1, 2019, hlm 97

¹³ Mochtar Kusumaatmadja dan Ety R.Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, (Alumni: Bandung, 2020), hlm.16

¹⁴ Eco Silalahi, *Implikasi Hukum Internasional pada FIR atas Wilayah Udara Indonesia terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, JOM Fakultas Hukum Vol 2 No. 1, 2015, hlm.8

inilah yang pada akhirnya menimbulkan polemik dikarenakan dengan pendelegasian FIR tersebut mengakibatkan terjadinya kerugian bagi Pemerintah Indonesia.

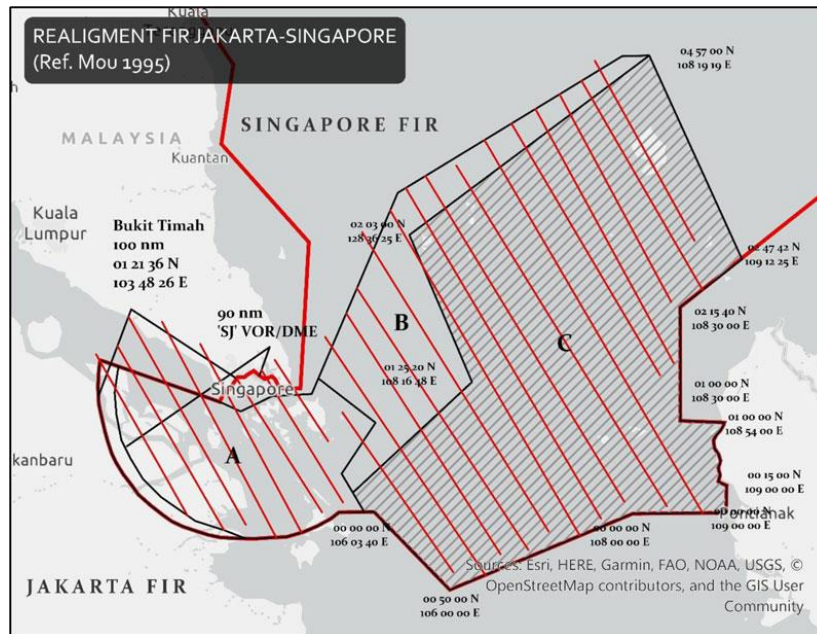
Berbagai upaya diplomasi telah dilakukan dalam rangka pengambilalihan FIR Singapura. Pada tahun 1973 diselenggarakan *Regional Air Navigation Meeting (RAN Meeting)* I di Honohulu Hawaii dalam pertemuan tersebut disepakati bahwa ruang udara di atas Kepulauan Natuna dan Riau di ketinggian di atas 20.000 kaki dikelola oleh Singapura dan ketinggian di bawah 20.000 kaki dikelola oleh Malaysia. Dilanjutkan tahun 1983 pada RAN II di Singapura, pemerintah Indonesia berupaya mengubah posisi kesepakatan RAN I namun tidak berhasil. Pemerintah Indonesia dalam RAN Meeting III tahun 1993 di Bangkok juga menyatakan niatnya untuk mengambilalih pelayanan FIR di atas Natuna dan Kepulauan Riau. Dalam pertemuan ini ICAO menyarankan agar pelayanan FIR dapat diselesaikan dengan perjanjian bilateral antara Singapura dan Indonesia.

Pada tanggal 21 September 1995 ditandatangani perjanjian pengalihan batas FIR Singapura dan Indonesia yang dituangkan dalam perjanjian bersama dengan judul *Government Of the Republic of Singapore on the Realignment the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information* yang kemudian diratifikasi dengan Keppres Nomor 7 Tahun 1996. Inti dari isi perjanjian tersebut antara lain :¹⁵

- a. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor A kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000feet.
- b. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan wilayah sektor B kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tak terhingga (*unlimited height*). Sektor C tidak termasuk di dalam perjanjian.
- c. Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Rans Charges* di wilayah udara yuridiksi Indonesia pada Sektor A, selanjutnya diserahkan ke pemerintah Indonesia, sedangkan Sektor B dan C tanpa

¹⁵ Suhartono, *Op.cit*, hlm.99

Rans Charges karena masih merupakan permasalahan Indonesia dan pemerintah Malaysia.



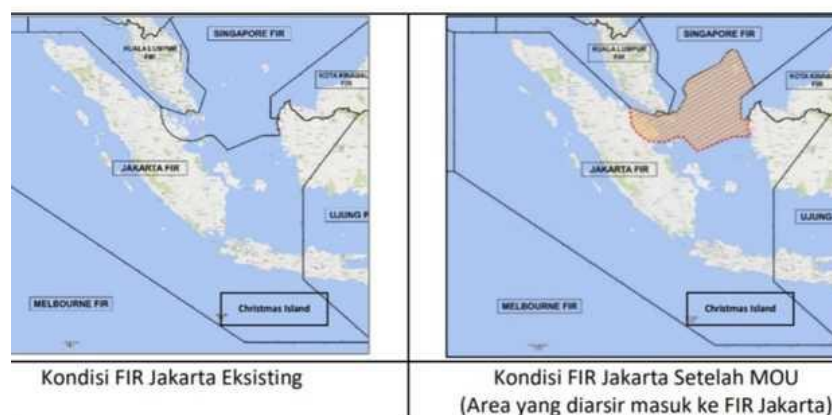
Gambar 1. FIR yang dikelola oleh Singapura

Isi dari perjanjian *Realignment 1995* belum seperti yang diharapkan karena dalam kenyataannya wilayah FIR di Kepulauan Riau dan Natuna sepenuhnya masih dikuasai oleh Singapura. Presiden Jokowi terus berupaya supaya wilayah FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikembalikan kepada Pemerintah Indonesia. Melalui Instruksi Presiden tertanggal 18 September 2015, Presiden Jokowi meminta agar pengambilalihan FIR Singapura dapat dilakukan lebih cepat, yaitu pada tahun 2019.¹⁶ Pengambilalihan FIR ini juga telah diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 458 yang menyatakan bahwa: “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.”

Upaya yang dilakukan oleh Presiden Jokowi menghasilkan suatu kesepakatan yang mengakhiri status *a quo* ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dengan

¹⁶CNN Indonesia, "Mengenal FIR yang Diambil Alih Indonesia dari Singapura", <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220125155359-20-751036/mengenal-fir-yang-diambil-alih-indonesia-dari-singapura> diakses pada 30 Mei 2022

ditandatanganinya Perjanjian Kesepakatan *Realignment Flight Information Region (FIR)* antara Pemerintah Indonesia dengan Singapura pada tanggal 25 Januari 2022 di Batam, Kepulauan Riau. Terdapat lima poin penting yang termuat dalam kesepakatan penyesuaian tersebut. *Pertama*, Penyesuaian batas FIR Jakarta yang melingkupi seluruh wilayah teritorial Indonesia sehingga perairan sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang sebelumnya masuk dalam FIR Singapura menjadi bagian dari FIR Jakarta. *Kedua*, Indonesia akan memberikan Penyediaan Jasa Penerbangan (PJB) di sebagian area FIR kepada Singapura di ketinggian 0-37.000 kaki. Di area tertentu tersebut, ketinggian 37.000 kaki ke atas tetap dikontrol Indonesia. *Ketiga*, Singapura menyepakati pembentukan kerangka kerja sama Sipil dan Militer untuk manajemen lalu lintas penerbangan. *Keempat*, Singapura wajib menyetorkan kutipan biaya jasa PJP pesawat yang terbang dari dan menuju Singapura ke Indonesia. *Kelima*, Indonesia berhak mengevaluasi pelayanan navigasi penerbangan Singapura sesuai dengan ketentuan ICAO.¹⁷



Gambar 2. FIR Sebelum dan Setelah Kesepakatan 25 Januari 2022

Muncul polemik terkait dengan penandatanganan penyesuaian tersebut. Menteri Perhubungan RI, Budi Karya Sumadi mengungkapkan bahwa penyesuaian FIR ini memberikan sejumlah manfaat bagi Indonesia. Pertama meneguhkan pengakuan Indonesia sebagai negara kepulauan. Kedua, meningkatkan kualitas layanan dan juga

¹⁷Humas Setkan, “Lima elemen penting kesepakatan penyesuaian FIR Indonesia-Singapura”, <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyediaan-fir-indonesia-singapura/> diakses pada 4 Juni 2022

keselamatan penerbangan di Indonesia.¹⁸ Disisi lain bahwa apabila dicermati dalam poin penting dari isi perjanjian menyebutkan bahwa pengelolaan FIR pada ketinggian 0-37.000 kaki tetap didelegasikan kepada Singapura sehingga terdapat asumsi bahwa Indonesia tidak mendapatkan keuntungan apa pun dalam penandatanganan kesepakatan ini. Oleh karena itu, dari pro kontra atas penandatanganan perjanjian *realignment* pengelolaan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna ini dapat dianalisis dari segi peluang dan tantangan yang muncul.

2. Peluang dan Tantangan Pasca Penandatanganan Penyesuaian FIR Indonesia-Singapura

a. Peluang

Latar belakang pengelolaan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura dikarenakan pada saat penetapan FIR yang diselenggarakan oleh ICAO pada tahun 1946 memandang bahwa wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna merupakan bagian dari laut bebas dan menjadi bagian dari wilayah kedaulatan Indonesia. Urgensi pengambilalihan FIR yang dikelola oleh Singapura semakin mempunyai dasar hukum yang kuat setelah disahkannya *United Nations Convention On The Law of The Sea* 1982 (UNCLOS 1982) di mana Indonesia telah meratifikasinya dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985. Konvensi ini mempunyai arti penting karena konsep Negara Kepulauan yang selama 25 (dua puluh lima) tahun diperjuangkan oleh Indonesia pada akhirnya berhasil diakui secara resmi oleh masyarakat internasional.¹⁹ Dengan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan memberikan dampak positif yaitu dengan ditariknya garis pangkal kepulauan yang menghubungkan antar pulau maka terhadap wilayah perairan antar pulau yang dulunya terpisah dari wilayah Indonesia dapat masuk menjadi wilayah teritorial Indonesia.

UNCLOS 1982 mulai berlaku efektif pada tanggal 16 November 1994, maka setelah berlakunya UNCLOS 1982 terhadap wilayah Perairan Kepulauan Riau dan

¹⁸ Biro Komunikasi dan Informasi Publik, “Indonesia-Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan di atas Kepri dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia” <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyediaan-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia> diakses pada 2 Juni 2022

¹⁹ Hukum Online, “Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional untuk Kedaulatan Indonesia di Natuna,” <https://www.hukumonline.com/berita/a/kenali-unclos--dasar-hukum-internasional-untuk-kedaulatan-indonesia-di-natuna-lt5e16f5b67589c> diakses pada 25 Mei 2022

Natuna tidak lagi menjadi wilayah laut lepas melainkan masuk menjadi wilayah teritorial Indonesia. Perluasan wilayah laut ini memberikan implikasi langsung terhadap kedaulatan di ruang udara. Pasal 2 ayat (2) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara termasuk ruang udara di atas laut teritorialnya. Pengakuan kedaulatan udara suatu negara kepulauan dipertegas dalam ketentuan Pasal 49 ayat (2) yang menyatakan bahwa :”kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, juga dasar laut dan tanah di bawahnya, dan sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Salah satu poin penting yang tercantum dalam perjanjian *realignment* tahun 2022 bahwa terdapat penyesuaian batas FIR Jakarta yang melingkupi seluruh wilayah teritorial Indonesia sehingga perairan sekitar Kepulauan Riau dan Natuna yang sebelumnya masuk dalam FIR Singapura menjadi bagian dari FIR Jakarta. Hal ini dapat diartikan bahwa dengan dikembalikannya FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna kepada Indonesia semakin mempertegas kedaulatan yang dimiliki oleh Indonesia sebagai negara kepulauan sesuai dengan UNCLOS 1982. Hal ini senada dengan ketentuan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya.

UNCLOS 1982 dan Konvensi Chicago 1944 merupakan suatu perjanjian internasional yang menjadi sumber hukum yang telah disepakati oleh negara-negara secara internasional dapat dijadikan sebagai dasar pengakuan atas kedaulatan Indonesia atas ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Artinya bahwa dengan penandatanganan perjanjian penyesuaian FIR Indonesia dengan Singapura meneguhkan pengakuan internasional atas status Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Hal ini dipertegas dalam Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 khususnya yang menetapkan bahwa kedaulatan udara Negara Republik Indonesia di perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atas laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.²⁰

²⁰ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996

Pada dasarnya *Flight Information Region* merupakan pengaturan yang bertujuan untuk menjamin keselamatan penerbangan namun dalam kenyataannya sangat berkaitan dengan masalah politik, ekonomi, pertahanan, keamanan serta sistem pengawasan lalu lintas udara.²¹ Salah satu kerugian yang dialami oleh Pemerintah Indonesia sebagai konsekuensi pengelolaan FIR oleh Singapura yaitu pesawat yang hendak melintas harus melapor ke Singapura, tidak hanya bagi pesawat nasional namun juga pesawat dari negara lain. Hal ini juga menimbulkan konsekuensi bahwa untuk memperoleh *flight clearance* maka pesawat yang hendak melintas harus membayar sejumlah biaya kepada pemerintah Singapura. Sedangkan, bagi pemerintah Indonesia yang wilayahnya dilintasi oleh pesawat tersebut tidak memperoleh keuntungan apa pun.

Dengan ditandatanganinya perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR luasan FIR Indonesia bertambah sebesar 249.575 km² yang diakui secara internasional sebagai bagian dari FIR Jakarta.²² Dengan demikian maka ruang lingkup FIR Jakarta akan melingkupi seluruh wilayah udara Indonesia termasuk FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Penyesuaian ini memberikan dampak positif yaitu terhadap pesawat yang awalnya melintas di atas Kepulauan Riau dan Natuna tidak dikenakan biaya ke depan bisa ditarik biaya oleh Pemerintah Indonesia. Hal ini bisa memberikan peningkatan terhadap Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Indonesia.

Dilansir dari liputan6.com, Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Novie Riyanto menyatakan bahwa Indonesia berpeluang memperoleh keuntungan sebesar Rp. 250 Miliar per tahun yang didapatkan dari biaya pelayanan yang akan masuk di Indonesia.²³ Disisi lain, salah satu poin penting yang diatur dalam perjanjian penyesuaian FIR 2022 yaitu Singapura wajib menyetorkan kutipan biaya jasa Penyediaan Jasa Penerbangan (PJP) pesawat yang terbang dari dan menuju Singapura ke Indonesia. Dengan adanya kewajiban Singapura untuk menyetorkan biaya PJP secara ekonomi juga akan memberikan tambahan PNBP bagi Pemerintah Indonesia.

²¹ Suhartono, *Op.cit*, hlm 100

²² Tagar.id, “Penyesuaian FIR datangkan Manfaat Positif bagi Indonesia”, <https://www.tagar.id/penyesuaian-fir-datangkan-manfaat-positif-bagi-indonesia> diakses pada 25 Mei 2022

²³ Liputan6.com, “Indonesia Dapat Untung Rp 250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura”, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura> diakses pada 25 Mei 2022

b. Tantangan

FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah yang sangat strategis bagi Indonesia karena di wilayah inilah pelayanan jasa keselamatan penerbangan diberikan. Perundingan terkait pengelolaan FIR Singapura-Indonesia telah dimulai sejak tahun 1995. Terhitung lebih dari 40 kali pertemuan dilakukan yang melibatkan lintas Kementerian dan Lembaga. Upaya pengambilalihan FIR akhirnya dapat dicapai melalui Perjanjian Kesepakatan Penyesuaian FIR. Namun, muncul polemik terhadap pencapaian yang telah dilakukan pemerintah terlebih bahwa salah satu poin kesepakatan menyatakan bahwa untuk alasan keselamatan penerbangan, Indonesia masih mendelegasikan kurang dari 1/3 (sepertiga) atau sekitar 29 % (dua puluh sembilan persen) ruang udara yang berada di sekitar wilayah Singapura kepada Otoritas Navigasi Penerbangan Singapura secara terbatas.²⁴ Wilayah yang dimaksudkan yaitu wilayah pada ketinggian 0-37.000 kaki yang masih akan didelegasikan kepada Singapura. Adapun wilayah di atas 37.000 kaki yang baru masuk dalam pengelolaan Indonesia.

Kesepakatan pendelegasian inilah yang menimbulkan kritik dari berbagai kalangan. Lalu lintas penerbangan sipil jarang yang berada di atas ketinggian 37.000 kaki. Penerbangan sipil di atas 37.000 kaki dilakukan hanya untuk melintas.²⁵ Hal ini tentu akan menimbulkan kerugian bagi Indonesia karena pada kenyataannya Singapura masih mengendalikan wilayah FIR Indonesia. Pendelegasian ruang udara kepada negara lain sebenarnya bukan merupakan hal yang dilarang dalam hukum udara internasional. Indonesia pun saat ini juga masih mengelola FIR dari negara negara lain seperti FIR *Chrismast Island* milik Australia yang difasilitasi oleh *Air Traffic Control* (ATC) Indonesia.

Ketentuan dalam Standar 2.1.1 Annex 11 Konvensi Chicago menyebutkan bahwa:
“*Contracting States shall determine, in accordance with the provisions of this Annex and*

²⁴Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “*Indonesia-Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan di Atas Kepri dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia*”, <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyediaan-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia> diakses pada 23 Mei 2022

²⁵ Kompas.com, “*Sebagian FIR masih dikuasi Singapura, Kehormatan RI sebagai Negara Besar Disorot*” , <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/26/11264621/sebagian-fir-masih-dikuasai-singapura-kehormatan-ri-sebagai-negara-besar?page=all> diakses pada 25 Mei 2022

for the territories over which they have jurisdiction, They shall thereafter arrange for such services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex, except that, by mutual agreement, a State may delegate to another State the responsibility for establishing and providing air traffic services in flight information regions, control areas or control zones extending over the territories of the former. Ketentuan tersebut dapat menjadi dasar bagi Indonesia dalam mendelegasikan ruang udaranya kepada Singapura tanpa mengesampingkan kedaulatan yang dimiliki.

Persoalan yang kemudian muncul yaitu terkait jangka waktu pendelegasian ruang udara ketinggian 0-37.000 kaki kepada Singapura akan diberikan oleh Indonesia untuk jangka waktu 25 tahun dan dapat diperpanjang melalui persetujuan kedua negara. Poin jangka waktu ini berpotensi bertentangan dengan amanat dalam undang-undang penerbangan. Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur bahwa “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.” Apabila ditinjau lebih lanjut dari ketentuan tersebut dapat diartikan bahwa seharusnya pendelegasian FIR kepada Singapura seharusnya dapat berakhir pada tahun 2024 atau 15 (lima belas) tahun sejak berlakunya undang-undang penerbangan.

Persoalan terkait jangka waktu harus menjadi pertimbangan penting dan perlu peninjauan kembali oleh pemerintah ketika hendak melakukan ratifikasi terhadap perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR Indonesia-Singapura. Mengingat bahwa salah satu arti penting dari proses ratifikasi merupakan perbuatan hukum lebih lanjut suatu negara untuk meninjau kembali perjanjian internasional yang telah ditandatangani sebelum menyatakan untuk terikat. Sehingga jangan sampai perjanjian penyesuaian FIR Indonesia-Singapura yang telah diupayakan oleh pemerintah Indonesia selama puluhan tahun justru isinya bertentangan dengan hukum nasional yang berlaku.

Pasal 28 huruf a Konvensi Chicago 1944 berbunyi “*Each contracting states undertakes, so far as it may find practicable, to provide in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices*

recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.” Ketentuan ini menyatakan bahwa bagi setiap negara yang telah meratifikasi Konvensi Chicago wajib mengembangkan bandara, pelayanan informasi radio, pusat informasi meteorologi dan fasilitas navigasi lainnya. Untuk memfasilitasi penerbangan internasional di wilayah teritorial. Pasal inilah yang menjadi dasar hukum pengaturan *Flight Information Region*.

Flight Information Region (FIR) merupakan wilayah udara tertentu yang berfungsi untuk menyediakan informasi wilayah penerbangan. FIR yang ditetapkan berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan menjadi salah satu hal penting bagi lalu lintas penerbangan. Pendelegasian pengelolaan FIR merupakan hal yang biasa dilakukan dalam dunia penerbangan. Terdapat 55 (lima puluh lima) negara yang sampai saat ini melakukan pendelegasian pengelolaan FIR kepada negara lain demi alamanan keselamatan penerbangan.

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya bahwa salah satu poin perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR Indonesia-Singapura yaitu Indonesia tetap mendelegasikan kendali ruang udara kepada Singapura dengan ketinggian 0-37.000 kaki. Pemerintah menjelaskan alasan pendelegasian tersebut dilakukan atas dasar keamanan dan keselamatan pesawat. Hal ini justru menjadi tantangan tersendiri yang dihadapi oleh Indonesia terutama dari aspek penguasaan teknologi. Pengambilalihan pengelolaan FIR Indonesia-Singapura tentu memerlukan dukungan fasilitas navigasi penerbangan melalui teknologi yang canggih seta sumber daya manusia yang terampil dalam memberikan pelayanan keselamatan penerbangan. Upaya pemerintah untuk mengambil alih FIR patut diapresiasi karena legal wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna sudah dikuasai oleh Indonesia meskipun secara teknis pengeloannya masih diserahkan kepada Singapura. Tantangan ke depan yaitu Indonesia sebagai negara yang besar seharusnya untuk mengelola keseluruhan FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna melalui pengembangan teknologi dan sumber daya manusia. Sehingga, di masa depan seluruh wilayah FIR di atas wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikuasai secara penuh oleh Pemerintah Indonesia.

C. KESIMPULAN

Penandatanganan perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR Indonesia-Singapura telah mengakhiri status *a quo* pengelolaan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang telah dikuasai oleh Singapura sejak tahun 1946. Kesepakatan ini merupakan bukti konkret Pemerintah dalam upaya pengambilalihan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Dampak positif atas penandatanganan perjanjian ini yaitu mempertegas kedaulatan udara yang dimiliki Indonesia sebagai negara kepulauan serta dari aspek ekonomi memberikan peningkatan terhadap Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Sedangkan tantangan yang masih menjadi persoalan bagi Indonesia yaitu pengelolaan FIR pada ketinggian 0-37.000 kaki yang masih didelegasikan kepada Singapura. Padahal menurut amanat undang-undang penerbangan pendelegasian FIR kepada Singapura seharusnya dapat berakhir pada tahun 2024 atau 15 (lima belas) tahun sejak berlakunya undang-undang penerbangan. Tantangan lain dari aspek teknologi Indonesia harus mengembangkan teknologi yang dimiliki supaya dapat mengelola wilayah FIR secara keseluruhan sehingga mampu menunjukan kepada dunia internasional untuk memberikan pelayanan dalam jasa keselamatan penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Hakim, Chappy *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*,
(Jakarta:Kompas Media,2010)
- Istanto, Sugeng. *Hukum Internasional*, (Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2010)
- Kusumaatmadja, Mochtar dan R.Agoes, Ety, *Pengantar Hukum Internasional*,
(Alumni: Bandung, 2020)
- Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, (Depok:Rajawali Pers, 2018)
- Mauna, Boer, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era
Dinamika Global*, (Alumni:Bandung,2015)

JURNAL

- Fahrazi, Mahfud, “*Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna*”, Jurnal Hukum :IUS Quia Iustum Universitas Islam Indonesia,
Vol.26 No.2, Mei 2019
- Simanjuntak, Mangisi, “*Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Indonesia dari Singapura*”, Jurnal Hukum: To-Ra Hukum Untuk Mengatur dan Melindungi Masyarakat Universitas Kristen Indonesia, Vol. 6 No.2 , Agustus 2020
- Suhartono, dkk, “*Realignment Flight Information Region Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional*”, Jurnal Strategi Pertahanan Udara Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Vol.5, No.1, 2019
- Silalahi, Eco ,*Implikasi Hukum Internasional pada FIR atas Wilayah Udara Indonesia terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, JOM Fakultas Hukum Vol 2 No. 1,2015

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2016 Tentang
Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional

PERJANJIAN INTERNASIONAL

- Chicago Convention 1944
- United Convention on The Law of The Sea 1982

INTERNET

Biro Komunikasi dan Informasi Publik, “Indonesia-Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan di atas Kepri dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia” <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyesuaian-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia> diakses pada 2 Juni 2022

CNN Indonesia, “Mengenal FIR yang Diambil Alih Indonesia dari Singapura”, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220125155359-20-751036/mengenal-fir-yang-diambil-alih-indonesia-dari-singapura> diakses pada 30 Mei 2022

Fitria Chusna Farisa, “Sejarah FIR Indonesia dikuasai Singapura sejak Era Kemerdekaan dan Kini Diambil Alih”, <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/26/05280081/sejarah-fir-indonesia-dikuasai-singapura-sejak-era-kemerdekaan-dan-kini?page=all> diakses pada tanggal 5 Mei 2022

Hukum Online, “Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional untuk Kedaulatan Indonesia di Natuna”, <https://www.hukumonline.com/berita/a/kenali-unclos--dasar-hukum-internasional-untuk-kedaulatan-indonesia-di-natuna-1t5e16f5b67589c> diakses pada 25 Mei 2022

HUmas Setkan, “ Lima elemen penting kesepakatan penyesuaian FIR Indonesia-Singapura”, <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/> diakses pada 4 Juni 2022

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Indonesia-Singapura Sepakati Penyesuaian FIR Pelayanan Navigasi Penerbangan di Atas Kepri dan Natuna Kini Dilakukan Oleh Indonesia”, <https://dephub.go.id/post/read/indonesia-singapura-sepakati-penyesuaian-fir-pelayanan-navigasi-penerbangan-di-atas-kepri-dan-natuna-kini-dilakukan-oleh-indonesia> diakses pada 23 Mei 2022

Kompas.com, “Sebagian FIR masih dikuasi Singapura, Kehormatan RI sebagai Negara Besar Disorot” , <https://nasional.kompas.com/read/2022/01/26/11264621/sebagian-fir-masih->

[dikuasai-singapura-kehormatan-ri-sebagai-negara-besar?page=all](#) diakses pada 25 Mei 2022

Liputan6.com, “Indonesia Dapat Untung Rp 250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura”,
<https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura> diakses pada 25 Mei 2022

Tagar.id, “*Penyesuaian FIR datangkan Manfaat Positif bagi Indonesia*”,
<https://www.tagar.id/penyesuaian-fir-datangkan-manfaat-positif-bagi-indonesia>
diakses pada 25 Mei 2022