

**IMPLIKASI DITANDATANGANINYA
KESEPAKATAN *FLIGHT INFORMATION REGION*
ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA TAHUN
2022**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**Faizal Sidiq Wahyudi
1906200066**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2023**



BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata-I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Jum'at, tanggal 01 September 2023, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : FAIZAL SIDIQ WAHYUDI
NPM : 1906200066
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLIKASI DITANDATANGANINYA KESEPAKATAN *FLIGHT INFORMATION REGION* ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA TAHUN 2022

Dinyatakan : (A) Lulus Yudisium dengan predikat Istimewa
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah Lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan Gelar Sarjana Hukum (S.H) dalam bagian Hukum Internasional.

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. FAISAL, S.H., M. Hum.
NIDN: 0122087502

Sekretaris

Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. Nurhilmiyah, S.H., M.H

1. 

2. Mirsa Astuti, S.H., M.H

2. 

3. Harisman, S.H., M.H

3. _____



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

This institution is not a religious institution
but a higher education institution

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XI/2022

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.linkedin.com/company/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/channel/UC...)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : FAIZAL SIDIQ WAHYUDI
NPM : 1906200066
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLIKASI DITANDATANGANINYA KESEPAKATAN *FLIGHT INFORMATION REGION* ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA TAHUN 2022
PENDAFTARAN : 23 Agustus 2023

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Skripsi penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. FAISAL.S.H., M.Hum
NIDN : 0122087502

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya


Harisman, S.H., M.H
NIDN : 0103047302



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bisa menjawab survei ini agar disebarkan nomor dan tanggapnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : FAIZAL SIDIQ WAHYUDI
NPM : 1906200066
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM INTERNASIONAL
JUDUL SKRIPSI : IMPLIKASI DITANDATANGANINYA KESEPAKATAN FLIGHT
INFORMATION REGION ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA
TAHUN 2022

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 13 Juli 2023

DOSEN PEMBIMBING

HARISMAN, S.H., M.H
NIDN. 0103047302

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/@umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/channel/UC...)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : Faizal Sidiq Wahyudi
NPM : 1906200066
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/ Hukum Internasional
JUDUL SKRIPSI : Implikasi Ditandatanganinya Kesepakatan Flight Information Region Antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022
Pembimbing : Harisman S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
19/12 2023	pekerjaan perundang.	[Signature]
26/12 2023	pekerjaan Cabu Betuly	[Signature]
9/01 2023	pekerjaan Anggar perukh.	[Signature]
30/03 2023	pekerjaan Metode perukh.	[Signature]
22/6 2023	pekerjaan Perukh I, II, III	[Signature]
3/7 2023	pekerjaan perukh I, II	[Signature]
6/7 2023	pekerjaan perukh III dan IV	[Signature]
20/7 2023	pekerjaan Bes. IV lengkap.	[Signature]
2/8 2023	ACC akhir diujikan pada Sidney Megahyri	[Signature]

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. FAISAL, SH., M.Hum)

DOSEN PEMBIMBING

(HARISMAN, S.H., M.H)



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/umsumedan)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Faizal Sidiq Wahyudi
NPM : 1906200066
Program : Strata – I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Internasional
Judul Skripsi : Implikasi ditandatanganinya Kesepakatan Flight Information Region Antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 13 Juli 2023

Saya yang menyatakan



Faizal Sidiq Wahyudi

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Penyayang, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **Implikasi Ditandatanganinya Kesepakatan *Flight Information Region* Antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022.**

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada : Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Prof. Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum. atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H dan Wakil Dekan III Ibu, Dr Atikah Rahmi, S.H., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Harisman, S.H., M.H selaku Pembimbing, dan Ibu Nurhilmiyah, S.H., M.H selaku Pembimbing, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan, dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Penghargaan dan terimakasih disampaikan kepada seluruh orang-orang yang berkontribusi atas bantuan dan dorongan hingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada Ayahanda Eko Wahyudi dan Ibunda Sumiati, yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, juga kepada Adinda Fauzi Sidiq Wahyudi, S.T dan Fadli Aulia Wahyudi yang telah memberikan bantuan materil dan moril hingga selesainya skripsi ini. Demikian juga kepada seseorang pemilik NIM C1A018082 yang sangat memotivasi untuk menyelesaikan studi ini.

Tiada gading yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu, dalam kesempatan diucapkan terimakasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, terutama sahabatku, Revaldo Silva, Rizki Ramadhan, Darwin dan seluruh teman-teman di Kos-Kosan BaraBere sebagai tempat curaharan hati selama ini, terimakasih atas kebaikannya, dan juga teman-teman Fakultas Hukum yang sangat membantu, semoga Allah SWT membalas semua kebaikan kalian. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya. Tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan peran mereka, dan untuk itu disampaikan ucapan terimakasih yang setulus-tulusnya.

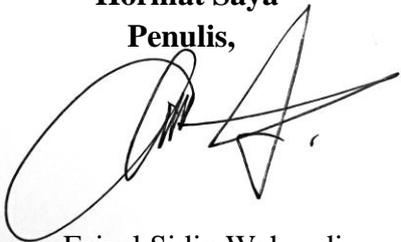
Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu,

diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terimakasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT, Amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hambanya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 1 Juni 2023.

**Hormat Saya
Penulis,**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop on the left and a series of sharp, angular strokes on the right.

Faizal Sidiq Wahyudi

NPM: 1906200066

ABSTRAK

IMPLIKASI DITANDATANGANNYA KESEPAKATAN *FLIGHT INFORMATION REGION* ANTARA INDONESIA DAN SINGAPURA TAHUN 2022

Faizal Sidiq Wahyudi

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 skripsi ini membahas bagaimana pengaturan FIR sebelum ditandatanganinya kesepakatan *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura tahun 2022, dan setelah ditandatanganinya kesepakatan tersebut, kemudian dampak dari implementasi kesepakatan FIR Indonesia dan Singapura tahun 2022.

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 belum sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944. 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. Perjanjian ini banyak sekali menimbulkan pro dan kontra karena belum sesuai aturan hukum Internasional maupun hukum nasional Indonesia terkait dengan kedaulatan negara.

Kata Kunci: Implikasi, Kesepakatan, *Flight Information Region*, Indonesia dan Singapura.

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Abatrak.....	iv
Daftar Isi.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah.....	7
2. Faedah Penelitian.....	8
B. Tujuan Penelitian	8
C. Definisi Operasional	9
1. Implikasi	9
2. Kesepakatan.....	10
3. <i>Flight Information Region</i>	10
D. Keaslian Penelitian	10
E. Metode Penelitian	12
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	12
2. Sifat Penelitian.....	12
3. Sumber Data	13
4. Alat Pengumpul Data.....	15
5. Analisis Data.....	15
F. Jadwal Penelitian	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	17
A. Perjanjian Dalam Hukum Internasional	17

B. Hukum Udara Internasional	21
C. Kedaulatan Negara Atas Wilayah Udara	23
D. <i>Flight Information Region</i>	27
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	31
A. Pengaturan <i>Flight Information Region</i> Sebelum Ditandatanganinya Kesepakatan <i>Flight Information Region</i> antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022.....	31
B. Pemanfaatan Wilayah udara di Kepulauan Riau setelah Ditandatanganinya Kesepakatan <i>Flight Information Region</i> antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022.....	41
C. Dampak dari Implementasi Kesepakatan FIR Indonesia dan Singapura Tahun 2022 Terhadap Pemanfaatan Wilayah Udara di Kepulauan Riau	53
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	69
A. Kesimpulan.....	69
B. Saran	70
Daftar Pustaka	71

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Era globalisasi telah mentransformasikan ruang udara menjadi sebuah dimensi yang sangat penting bagi segala aspek kehidupan masyarakat nasional maupun internasional. Ruang udara didefinisikan sebagai ruang yang terletak diatas ruang daratan dan atau ruang lautan sekitar wilayah negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi. Dari perspektif kewilayahan ruang udara nasional merupakan merupakan ruang diatas wilayah daratan dan atau wilayah perairan yang merupakan satu kesatuan dari keseluruhan wilayah suatu negara. Dari aspek pertahanan udara, ruang udara didefinisikan sebagai proyeksi ke atas dari wilayah permukaan suatu negara baik berupa daratan maupun perairan.¹

Seiring berkembangnya teknologi alat transportasi pesawat udara membuat banyak negara menjadikan alat transportasi ini sebagai sarana transportasi untuk mengangkut manusia dan kebutuhan-kebutuhan pokok lainnya ke berbagai tempat tujuan. Disaat itu tidak ada permasalahan-permasalahan yang dianggap berarti dalam pemanfaatan ruang udara, mengingat pada masa-masa awal transportasi udara berkembang masih sedikit negara-negara yang memanfaatkan ruang udaranya.

Hukum udara merupakan suatu cabang ilmu hukum baru yang berkembang pesat sejak Wright bersaudara berhasil terbang dengan pesawat udara

¹ Adi Kusumaningrum, Wisnu Virgiaswara Putra. 2019. *Hukum Udara Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*. Malang: Tim UB Press. Halaman 1

yang lebih berat daripada udara, 17 Desember 1903. Semenjak itu seiring berkembangnya teknologi alat transportasi pesawat udara membuat banyak negara menjadikan alat transportasi ini sebagai sarana transportasi untuk mengangkut manusia dan kebutuhan-kebutuhan pokok lainnya ke berbagai tempat tujuan. Disaat itu tidak ada permasalahan-permasalahan yang dianggap berarti dalam pemanfaatan ruang udara, mengingat pada masa-masa awal transportasi udara berkembang masih sedikit negara-negara yang memanfaatkan ruang udaranya.

Pada awalnya banyak yang berpendapat bahwa ruang udara mempunyai status yang analog dengan laut yaitu kedaulatan teritorial negara atas ruang udara diatasnya dengan ketinggian tertentu dan selanjutnya berlaku rezim kebebasan seperti kedaulatan negara atas laut wilayah yang dilanjutkan dengan rezim kebebasan laut lepas, pendapat yang diformulasikan dalam bentuk ini masih diperdebatkan dalam forum internasional karena banyak negara menganggap ruang udara dalam keseluruhannya tunduk pada kedaulatan negara yang berada dibawahnya.²

Hukum udara mengenal Konsep Negara kolong, yaitu Negara pemilik atas ruang udara diatas wilayahnya. Sifat tertutup ruang udara nasional dapat dipahami mengingat udara merupakan media gerak yang sangat rawan untuk ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong. Hal ini berarti pada dasarnya wilayah udara suatu negara tertutup bagi pesawat-pesawat negara lain. Penggunaan dan kontrol atas wilayah udara tersebut hanya menjadi hak yang utuh dan penuh bagi negara kolongnya. Kemudian, pelanggaran wilayah udara

² Boer Mauna. 2003. Hukum Internasional (*Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*). Bandung: Alumni. Halaman 422.

dianggap terjadi manakala pesawat terbang sipil atau militer suatu negara memasuki wilayah negara lain tanpa izin sebelumnya dari negara yang dimasukinya.³

Karena wilayah adalah unsur dari sebuah negara, maka sebuah negara akan menggunakan hukum sebagai pondasi dalam menetapkan suatu kebijakan yang berkaitan dengan kedaulatannya. Misalnya dalam menentukan batas wilayah, suatu negara akan menggunakan hak kedaulatannya untuk menentukan batas-batas wilayah kedaulatan teritori negara tersebut guna melindungi kepentingan-kepentingannya agar batas wilayah tersebut tidak direbut ataupun dicaplok oleh negara lain.

Teori kedaulatan negara pada awalnya lahir sebagai upaya untuk menganalisis struktur internal suatu negara. Teori ini bisa dikaji melalui perspektif hukum tata negara dan hukum internasional.

Istilah kedaulatan sendiri dalam Bahasa Indonesia yang berasal dari definisi kata “daulat” adalah berasal dari Bahasa Arab yang berasal dari akar kata daulat atau duulatan yang dalam makna klasiknya berarti pergantian atau peredaran. Bahkan di dalam Al-Qur’an sendiri kata ini dipergunakan pada dua tempat, yaitu pada ayat 140 surat Ali Imran :

إِنْ يَمَسُّكُمْ قَرْحٌ فَقَدْ مَسَّ الْقَوْمَ قَرْحٌ مِّثْلَهُ، وَتِلْكَ الْأَيَّامُ
 نُدَاوِلْهَا بَيْنَ النَّاسِ وَلِيَعْلَمَ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا وَيَتَّخِذَ مِنْكُمْ
 شُهَدَاءَ ۗ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الظَّالِمِينَ ﴿١٤٠﴾

Artinya : Jika kamu (pada Perang Uhud) mendapat luka, maka mereka pun (pada Perang Badar) mendapat luka yang serupa. Dan masa (kejayaan dan

³ Regi Akbar Ramadhan. 2021. *Nantikan Indonesia di Udara Natuna*. Bandung: Gue Pedia. Halaman 11-12

kehancuran) itu, Kami pergilirkan di antara manusia (agar mereka mendapat pelajaran), dan agar Allah membedakan orang-orang yang beriman (dengan orang-orang kafir) dan agar sebagian kamu dijadikan-Nya (gugur sebagai) syuhada. Dan Allah tidak menyukai orang-orang zalim

Menggunakan kata kerja nudawiliha (kami pertukarkan atau kami gantikan) dan ayat 7 surat Al-Hasyr dengan kata kerja dulatan (beredar).

مَا آفَاءَ اللَّهِ عَلَىٰ رَسُولِهِ مِنْ أَهْلِ الْقُرَىٰ فَلِلَّهِ وَلِلرَّسُولِ وَلِذِي الْقُرْبَىٰ وَالْيَتَامَىٰ وَالْمَسْكِينِ وَابْنِ السَّبِيلِ كَيْ لَا يَكُونَ دُولَةً بَيْنَ الْأَغْنِيَاءِ مِنْكُمْ وَمَا آتَاكُمُ الرَّسُولُ فَخُذُوهُ وَمَا نَهَاكُمْ عَنْهُ فَانْتَهُوا وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ ﴿٧﴾

Artinya : Apa saja harta rampasan (fai-i) yang diberikan Allah kepada Rasul-Nya yang berasal dari penduduk kota-kota maka adalah untuk Allah, Rasul, kerabat Rasul, anak-anak yatim, orang-orang miskin dan orang-orang yang dalam perjalanan, supaya harta itu jangan hanya beredar di antara orang-orang kaya saja di antara kamu. Apa yang diberikan Rasul kepadamu maka terimalah dia. Dan apa yang dilarangnya bagimu maka tinggalkanlah; dan bertakwalah kepada Allah. Sesungguhnya Allah sangat keras hukuman-Nya

Jika pada ayat pertama terkandung muatan yang berkonotasi politik, dimana di dalamnya memperlihatkan adanya pergantian kekuasaan, maka pada ayat kedua lebih berkonotasi ekonomi, dimana Islam menginginkan adanya perputaran roda ekonomi secara merata di antara rakyat.⁴

Kedaulatan merupakan kualifikasi yang harus dipenuhi sebagai suatu negara selain adanya wilayah, penduduk, serta pengakuan dari negara lain.

⁴ KHOLIFAH, Nur. *KEDAULATAN NEGARA ATAS RUANG UDARA TERHADAP PELAYANAN NAVIGASI FLIGHT INFORMATION REGION (FIR) SINGAPURA PERSPEKTIF SIYASAH KHARIJIYAH*. Bachelor's Thesis. Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Kualifikasi atau unsur-unsur dari negara tersebut merupakan satu-kesatuan yang saling terikat satu sama lain. Sejak munculnya bangsa-negara pertama, kedaulatan negara telah menjadi dasar tatanan dunia dan hukum internasional. Kedaulatan, dalam dimensi internal, telah menyediakan aturan bagi negara sebagai landasan pokok kekuasaan negara atas semua wilayahnya. Adapun dalam dimensi eksternal, kedaulatan berfungsi sebagai mekanisme untuk menghindari intervensi asing, mempertahankan “*status quo*” negara, dan untuk “manajemen hukum dari kepentingan sosial dan ekonomi” antara dan di antara negara-negara.⁵

Konsep kedaulatan pada umumnya identik dengan wilayah, karena wilayah adalah unsur dari sebuah negara, maka sebuah negara akan menggunakan hukum sebagai pondasi dalam menetapkan suatu kebijakan yang berkaitan dengan kedaulatannya. Misalnya dalam menentukan batas wilayah, suatu negara akan menggunakan hak kedaulatannya untuk menentukan batas-batas wilayah kedaulatan teritori negara tersebut guna melindungi kepentingan-kepentingannya agar batas wilayah tersebut tidak direbut ataupun dicaplok oleh negara lain. Kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara untuk secara bebas melakukan berbagai kegiatan sesuai kepentingannya asal kegiatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum internasional⁶.

Konsep demikian juga diserap dalam hukum ruang udara internasional bahwa dalam penggunaan kedaulatan pada wilayah udaranya adalah hak negara itu sendiri. Hal ini tertuang dalam Pasal (1) Konvensi Paris tahun 1919 yang secara tegas menyatakan “*Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap*

⁵ Adi Kusumaningrum, 2018. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: UB Press. Halaman 1

⁶ Boer Mauna, *Loc. Cit.*,

*negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas wilayah ruang udara yang terdapat diatas wilayahnya”.*⁷

Termasuk juga *Asas Teritorial* yaitu hak dari suatu negara atas wilayahnya, berhak menegakkan hukum terhadap barang dan semua orang yang berada di wilayahnya.⁸

Kedaulatan udara suatu unsur pokok dalam kedaulatan negara adalah penguasaan wilayah teritorial dimana dalam wilayah tersebut berlaku hukum yang ditetapkan negara tersebut. Kedaulatan udara atas teritorialnya bersifat utuh dan penuh, termasuk untuk ruang udaranya. Ketentuan ini dinyatakan dalam pasal (1) Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional. Sifat utuh dan penuh atas suatu ruang udara negara berbeda dengan sifat kedaulatan yang ada pada wilayah laut. Sifat kedaulatan ruang udara nasional tidak dikenal hak lintas pihak asing karena sifat nya tertutup.

Sebagai negara kepulauan, wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial beserta dasar laut, dan tanah dibawahnya, serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalam-nya.

Penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara negara Republik Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial, budaya serta lingkungan udara.

⁷ *Idem.*, Halaman 431.

⁸ Harisman, 2023. *Hukum Diplomatik*. Medan: CV. Pustaka Prima. Halaman 25

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, seperti pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Untuk mendukung pengaturan lalu lintas udara ini, maka dilakukan penetapan Flight Information Region (FIR).

Flight Information Region (FIR) merupakan wilayah udara tertentu yang berfungsi untuk menyediakan informasi wilayah penerbangan. FIR menjadi salah satu hal penting bagi lalu lintas penerbangan yang ditetapkan berdasarkan pertimbangan keselamatan penerbangan.⁹

Berdasarkan penjelasan yang telah disebutkan diatas, maka penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul: **Implikasi Ditandatanganinya Kesepakatan Flight Information Region Antara Indonesia dan Singapura Tahun 2022.**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, untuk mencapai tujuan penelitian maka dalam penelitian ini akan menguraikan permasalahan terkait beberapa hal, sebagai berikut:

- a) Bagaimana pengaturan FIR sebelum ditanda tangannya kesepakatan *Flight information region* antara Indonesia dan Singapura tahun 2022?
- b) Bagaimana pemanfaatan wilayah udara di kepulauan Riau setelah ditandatanganinya kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura tahun 2022?

⁹ Regi Akbar Ramadhan. *Op. Cit.*, Halaman 3-5

- c) Apa dampak dari implementasi kesepakatan *Flight Information Region* Indonesia dan Singapura Tahun 2022 terhadap pemanfaatan wilayah udara di Kepulauan Riau ?

2. Faedah Penelitian

Merujuk pada rumusan masalah yang akan diteliti sebagai mana disebutkan diatas, penelitian ini dapat memberikan faedah sebagai berikut:

a) Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan pengetahuan, memperluas cakrawala, dapat memberikan sumbangan pemikiran dan memperkaya ilmu pengetahuan hukum, khususnya mengenai implikasi ditanda tanganinya kesepakatan informasi wilayah udara antara indonesia dan singapura.

b) Secara Praktis

Hasil peneltian ini diharapkan mampu memberikan sumbangan teoritis atau informasi bagi mahasiswa, masyarakat, penegak hukum, bangsa dan Negara sehingga dapat memecahkan permasalahan yang berhubungan dengan implikasi ditanda tanganinya kesepakatan informasi wilayah udara antara indonesia dan singapura.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penulisan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan FIR sebelum ditanda tanganinya kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura 2022.

2. Untuk mengetahui pemanfaatan wilayah udara di Kepulauan Riau setelah ditanda tangannya kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura tahun 2022.
3. Untuk mengetahui dampak dari implementasi kesepakatan FIR Indonesia dan Singapura Tahun 2022 terhadap pemanfaatan wilayah udara di Kepulauan Riau tahun.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.¹⁰ Adapun untuk memudahkan penjabaran konsep dan teori yang digunakan dalam penelitian ini, selanjutnya dapat penulis terangkan definisi operasional penelitian sebagai berikut:

1. Implikasi

Implikasi adalah suatu akibat yang muncul atau terjadi karena suatu hal. Pemaknaan kata implikasi tergolong luas dan bervariasi, namun sering berhubungan dengan penemuan atau hasil penelitian. Mengutip Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) definisi implikasi adalah suasana terlibat atau keterlibatan.

Sehingga kata imbuhan seperti berimplikasi atau mengimplikasikan dimaknai sebagai membawa keterlibatan atau terlibat dengan sesuatu hal.

¹⁰ Ida Hanifah, Faisal, Zainuddin, Ida Nadirah, Fajaruddin, Atikah Rahmi, Faisal Riza, Rachmad Abduh, Erwin Asmadi. 2018. Pedoman penulisan tugas Akhir Mahasiswa. Medan : CV. Pustaka Prima. Halaman 17

Sedangkan dalam bahasa Indonesia sendiri pengertian implikasi adalah dampak yang dirasakan atau efek yang timbul akibat melakukan sesuatu.¹¹

2. Kesepakatan

Kesepakatan adalah kesesuaian kehendak para pihak untuk mengikatkan diri baik melakukan atau tidak melakukan sesuatu sebagaimana hal yang diperjanjikan. Dikatakan sepakat apabila para pihak mendapatkan kebebasan dalam mengikatkan diri dan menjalankan kontrak. Dapat dikatakan kesepakatan apabila tidak ada paksaan, penipuan atau kekhilafan.¹²

3. *Flight Information Region*

Flight information region (FIR) adalah wilayah ruang udara tertentu yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan (ALRS). FIR adalah pembagian ruang udara terbesar yang masih digunakan saat ini. FIR sudah ada sejak 1947. Setiap bagian atmosfer Bumi adalah bagian dari sebuah FIR. Ruang udara negara-negara kecil dicakup oleh satu FIR; ruang udara negara-negara besar dibagi lagi menjadi beberapa FIR regional.¹³

D. Keaslian Penelitian

Persoalan Pemanfaatan Wilayah Udara bukanlah merupakan hal baru. Oleh karenanya, penullis meyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang Pemanfaatan Wilayah Udara ini sebagai tajuk dalam berbagai penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik

¹¹ <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6210116/pengertian-implikasi-adalah-berikut-arti-jenis-dan-contohnya>, Diakses Senin 28 November, 14.26 WIB.

¹² <https://biizaa.com/apa-arti-kesepakat-dalam-perjanjian>, Diakses Senin 28 November, 15.55

¹³ https://id.wikipedia.org/wiki/Wilayah_informasi_penerbangan, Diakses Senin 28 November, 16.02 WIB.

melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “Implikasi ditandatanganinya Kesepakatan Flight Information Region antara Indonesia dan Singapura tahun 2022”.

Berikut uraian terkait karya tulis yang mendekati atau hampir mendekati dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti :

1. Skripsi Riky Ramadhani Soeripno, NPM 1206200363, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Tahun 2017, yang berjudul “Implementasi Zona Identifikasi Pertahanan Udara di Wilayah Udara Indonesia Menurut Hukum Kebiasaan Udara Internasional”. Dalam penelitian ini memaparkan analisis mengenai Zona Identifikasi Pertahanan Udara Indonesia. Sedangkan penelitian ini akan berbeda, karena yang akan dikaji adalah Informasi Wilayah Penerbangan Indonesia di Kepulauan Riau, bukan memaparkan Zona Identifikasi Pertahanan Udaranya.
2. Skripsi Fachrie Ivanda Andhika, NIM 201610360311011, Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Malang, Tahun 2020, yang berjudul “Perebutan Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Batam-Natuna antara Indonesia dan Singapura”. Dalam penelitian ini memaparkan analisis mengenai perebutan pengelolaan Flight Information Region. Sedangkan penelitian ini akan berbeda, karena yang akan dikaji adalah informasi wilayah penerbangan Indonesia, bukan perebutan pengelolaan Flight Information Region.

E. Metode Penelitian

Metode merupakan suatu kegiatan penelitian yang dilakukan secara ilmiah dan memilih tahapan dan prosedurnya dalam melakukan suatu penelitian. Penelitian yang dilakukan secara ilmiah dengan menggunakan metode atau tahapan kegiatan secara ilmiah adalah semata-mata tujuannya untuk memecahkan suatu permasalahan yang dihadapi.¹⁴

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yang disebut juga sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain.¹⁵

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan serta norma-norma hukum yang ada di masyarakat. Selain itu, dengan melihat sinkronisasi suatu aturan dengan aturan lainnya secara hierarki.¹⁶

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) tentang keberadaan gejala masyarakat. Pada penelitian

¹⁴ Ida Hanifah, *Op. Cit.*, Halaman 19

¹⁵ Elisabeth Nurhaini ButarButar, 2018. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: PT Refika Aditama. Halaman 84

¹⁶ Zainudin Ali, 2016. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. Halaman 105

deskriptif hanya digambarkan objek atau masalahnya tanpa bermaksud mengambil kesimpulan-kesimpulan atau generalisasi yang berlaku secara umum.¹⁷

3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam melakukan penelitian ini terdiri dari:

- a. Data yang bersumber dari hukum islam yaitu Al-Qur'an dan Hadist (Sunnah Rasul). Data yang bersumber dari hukum islam tersebut lazim pula disebutkan sebagai data kewahyuan.¹⁸
- b. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-undangan¹⁹. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari :
 1. Bahan hukum primer pada penelitian ini adalah bersumber dari Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil, Konvensi Paris 1919 tentang kedaulatan negara atas ruang udara dan wilayahnya, Keputusan Presiden Republik Indonesia no 7 tahun 1996 tentang pengesahan agreement between the government of the Republic of Indonesia and the government of the Republic of Singapore on the realignment of the boundary between the Singapore Flight

¹⁷ Elisabeth Nurhaini ButarButar, *Op. Cit.*, Halaman 68

¹⁸ Ida Hanifah, *Op. Cit.*, Halaman 19

¹⁹ Zainudin Ali, *Op. Cit.*, Halaman 106

Information Region and the Jakarta Flight Information Region, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2022 tentang pengesahan persetujuan antara pemerintah Republik Indonesia dan pemerintah Republik Singapura tentang penyesuaian batas antara Flight Information Region Jakarta dan Flight Information Region Singapura, Persetujuan antara pemerintah Republic Indonesia dan pemerintah Republik Singapura tentang penyesuaian batas antara Flight Information Region Jakarta dan Flight Information Region Singapura (Agreement Between The Government of The Republic of Indonesia And The Government of The Republic of Singapore On The Realignment of The Boundary Between The Jakarta Flight Information Region And The Singapore Flight Information Region).

2. Bahan hukum sekunder yaitu berupa buku-buku dan objek tulisan-tulisan ilmiah hukum yang terkait dengan objek penelitian. Bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti tulisan, jurnal, dan buku-buku yang dianggap berkaitan dengan pokok permasalahan yang diangkat.
3. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa kamus hukum atau kamus ensiklopedia atau kamus bahasa Indonesia untuk menjelaskan maksud pengertian istilah-istilah yang sulit untuk diartikan.

4. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian dapat dilakukan melalui Studi Kepustakaan (library research) yang dilakukan dengan dua cara yaitu:

- a. Offline; yaitu menghimpun data studi kasus kepustakaan (library research) secara langsung di perpustakaan (baik didalam maupun diluar Kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
- b. Online; yaitu studi kepustakaan (library research) yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.

5. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan permasalahan penelitian. Jenis analisis data terdiri dari analisis kualitatif dan kuantitatif.²⁰ Analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif sesuai dengan tipe dan tujuan penelitian.

²⁰ Ida Hanifah, *Op.Cit.*, Halaman 21

F. Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian ini dilakukan dengan beberapa tahapan yang diajukan guna kelancaran penelitian dari hasil penelitian yang baik. Langkah-langkah yang timbul dalam penulisan dilakukan beberapa tahap yaitu :

- 1) Tahap persiapan, pada tahap ini peneliti melakukan pencarian literasi dan pengumpulan data sekunder, selain itu juga tahap ini akan dilakukan penyusunan kerangka konseptual yang akan menentukan sistematika pembahasan secara komprehensif, selama 2 minggu.
- 2) Tahap pengolahan data, pada tahap ini peneliti melakukan pengolahan data dan penyempurnaan data yang sudah didapatkan, selama 2 bulan.
- 3) Tahap pelaksanaan, pada tahap ini peneliti melakukan analisis akhir dari keseluruhan data yang didapat, menemukan hasil penelitian, dan penarikan kesimpulan kesimpulan selama 1 bulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian dalam Hukum Internasional

Perkembangan hukum internasional dewasa ini menunjukkan bahwa peran perjanjian internasional makin menduduki tempat yang penting. Hal ini dapat kita lihat pada hukum yang mengatur perkembangan-perkembangan baru dalam kehidupan masyarakat internasional, misalnya pengaturan tentang pemakaian ruang angkasa, hukum yang mengatur tentang telekomunikasi, hukum yang mengatur tentang penambangan laut dalam, dan sebagainya. Perkembangan tadi hampir semua pengaturannya didasarkan pada perjanjian internasional.

Suasana internasional hampir belum ada hukum yang ditentukan oleh penguasa, sebagaimana halnya perundang-undangan dalam hukum nasional. Hukum tertulis dalam suasana internasional merupakan kesepakatan antara subjek hukum internasional. Dalam suasana internasional, karena tidak ada pemerintah pusat, maka peran perjanjian internasional menjadi sangat penting. Hal ini disebabkan, karena perjanjian internasional merupakan kesepakatan antara subjek hukum internasional untuk menghasilkan akibat hukum tertentu. Akibat hukum mana yang diinginkan oleh para pihak untuk menimbulkan ketentuan-ketentuan hukum yang mengikat di kemudian hari. Ketentuan-ketentuan tersebut yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak.

Ketentuan-ketentuan hukum tadi dapat berupa *treaty contract* atau *law making treaty*. Dalam *treaty contract*, ketentuan-ketentuan dalam perjanjian itu hanya berlaku bagi para pihak yang membuat perjanjian tersebut. Sedangkan *law*

making treaty merupakan perjanjian yang melahirkan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku bagi masyarakat internasional pada umumnya. Namun ada kemungkinan bahwa yang terkandung dalam *treaty contract* membuat ketentuan-ketentuan/norma-norma yang berlaku umum. Demikian juga apa yang tergolong dalam *law making treaty*, suatu perjanjian yang diikuti oleh sebagian besar negara, setidak-tidaknya oleh negara terpenting didunia dan/atau negara besar, sehingga perjanjian itu berlaku sebagai hukum internasional umum. Sebagai contoh, PBB merupakan *law making treaty* dimana anggota PBB dan bukan anggota PBB dalam -pasal 2 ayat (5) piagam PBB- harus melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan sebagaimana ditentukan dalam piagam. Sebenarnya berapa negara yang ikut serta dalam perjanjian itu, tidak dapat dipakai sebagai patokan untuk penggolongan suatu perjanjian. Suatu perjanjian internasional bermaksud untuk mendirikan suatu organisasi internasional sebagai satu kesatuan yang berdiri sendiri terlepas dari pendirinya.²¹

Secara yuridis definisi perjanjian internasional diatur dalam pasal (2) ayat (1) *The Vienna Convention on The Law of Treaties* 1969 atau Konvensi Wina Tahun 1969 tentang Hukum Perjanjian Internasional yang mengatur tentang perjanjian antara negara dengan negara, Pasal (2) ayat (1) tersebut menyatakan, bahwa Perjanjian Internasional adalah: *An international agreement conducted between States in written form and governed by International Law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instrument and whatever its particular designation.* Yang berarti suatu persetujuan yang dibuat

²¹ Sri Setianingsih Suwandi, Ida Kurnia. 2019. *Hukum Perjanjian Internassional*. Jakarta : Sinar Grafika. Halaman 1-2

antarnegara dalam bentuk tertulis, dan diatur oleh hukum internasional, apakah dalam instrumen tunggal atau dua atau lebih instrumen yang berkaitan dan apapun nama yang diberikan padanya.

Vienna Convention on the law of treaties between States and International Organizations or between International Organizations, 1986, atau yang biasa disebut dengan Konvensi Wina Tahun 1986, yaitu perjanjian antara negara dengan organisasi internasional atau antara sesama organisasi internasional, dalam pasal (2) ayat (1) nya merumuskan perjanjian Internasional sebagai : *An international agreement governed by international law and conducted in written form (i) between one or more States and one or more international organizations whether that agreement is embodied in a single instrument or in two or more instruments and whatever its particular designation.* Yang berarti perjanjian yang tunduk kepada hukum internasional dan dibuat dalam bentuk tertulis antara satu atau lebih negara dan satu atau lebih organisasi internasional atau antara organisasi internasional, baik dengan satu atau dua atau lebih instrumen terkait tanpa terikat penamaannya.

Kedua macam pengertian perjanjian internasional tersebut mengandung unsur atau kualifikasi yang, yakni (a) suatu persetujuan internasional; (b) oleh subjek-subjek hukum internasional; (c) berbentuk tertulis; (d) tunduk pada atau diatur oleh hukum internasional dan (e) dengan nama apapun. Hanya saja sesuai dengan masing-masing namanya, ruang lingkungannya menjadi lebih sempit. Dapat dikatakan bahwa kedua pengertian perjanjian internasional itu merupakan

pemisahan dari pengertian perjanjian internasional berdasarkan pada subjek-subjek hukum yang dapat membuat ataupun dapat terikat pada suatu perjanjian²².

Mengenai Perjanjian Internasional Schwarzenberger mengatakan: *“Treaties are agreement between subjects of international law creating binding obligations in international law. They may be bilateral (i.e. concluded between two contracting parties) or multilateral (i.e. concluded between more than two contracting parties)”*

Menurut Schwarzenberger, setiap perjanjian internasional harus memiliki 4 (empat) elemen pokok, yakni:

1. Kapasitas para pihak untuk membuat perjanjian internasional sesuai dengan hukum internasional;
2. Para pihak harus melakukan tindakannya sesuai dengan hukum internasional;
- 3 Adanya kesepakatan di antara para pihak;
4. Para pihak harus memiliki maksud dan tujuan untuk menciptakan kewajiban hukum.

Sementara itu, Mochtar Kusumaatmadja memberikan pengertian perjanjian internasional sebagai berikut: Perjanjian Internasional adalah perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa yang bertujuan untuk mengakibatkan akibat-akibat hukum tertentu.²³

²² Sukarni, Setyo Widagdo, Adi Kusumaningrum Nurdin, Dony Aditya Prasetyo. 2019 . *Pengantar Hukum Perjanjian Internasional*. Malang : UB Press. Halaman 1-2

²³ *Idem.*, Halaman 3

B. Hukum Udara Internasional

Banyak definisi yang dikemukakan oleh para ahli Hukum Udara, yang meskipun dalam rumusannya berbeda satu dengan yang lain, dalam makna pada umumnya memiliki arti yang sama. Sebagai contoh misalnya, antara lain:

I.H.Ph. Diederiks-Verschoor memberikan definisi sebagai berikut:

“Air Law is a body of rules governing the use of airspace and its benefits for aviation, the general public and the nations of the world”

Nicolas Mateesco Matte yang mengutip pendapat Marcel Le Goff:

”Air Law is the collection of all uses that man can make of the air and that if aerial navigation is the most important of these uses, it is certainly not the only one”

Definisi ini diambil dari pendapat Hakim Charles de Visscher;

“Air law is the collection of rules which govern the air medium and its use”

Berdasarkan ketiga definisi di atas dapat disimpulkan bahwa “Hukum udara adalah seperangkat peraturan yang mengatur penggunaan ruang udara dan pemanfaatannya bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bagi bangsa-bangsa di dunia”

Kegiatan di Ruang Udara dapat bermacam-macam, dari mulai melakukan Kegiatan penerbangan, penelitian, pemanfaatan tenaga surya, pemanfaatan tenaga angin, pemotretan udara, telekomunikasi, penyemprotan anti hama dari udara, olah raga udara, atau kegiatan lainnya yang dilakukan di ruang udara.

Apabila kegiatan manusia dan atau subjek hukum lain tersebut berada di atas wilayah nasional atau dengan kata lain berada di ruang udara nasional,

berarti hukum yang mengatur kegiatan tersebut termasuk dalam ruang lingkup hukum udara nasional (Nasional Air Law). Sedangkan bila kegiatan tersebut melintasi batas-batas negara atau berada diatas laut lepas (*high seas*) atau *terra nullius* (daerah tak bertuan), hukum yang mengatur kegiatan tersebut termasuk dalam ruang lingkup Hukum Udara Internasional (International Air Law).²⁴

Menurut Diedericks-Verschoor dalam bukunya *An Introduction to Air Law*, sumber Hukum Udara dapat diklasifikasikan sebagai berikut;

1. Konvensi-konvensi multilateral;
2. Persetujuan-persetujuan bilateral;
3. Prinsip-prinsip umum hukum internasional;
4. Hukum Nasional;
5. Putusan-putusan pengadilan;
6. Kontrak-kontrak antara negara dengan perusahaan penerbangan;
7. Kontrak-kontrak antar perusahaan penerbangan.

Adapun Konvensi yang menjadi sumber Hukum udara yang paling berpengaruh adalah Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penerbangan sipil internasional dan Konvensi Warsawa 1929 mengatur tentang tanggung jawab untuk pengangkutan internasional untuk orang, bagasi, atau barang yang dilakukan oleh pesawat untuk bayaran, dan sekarang diganti dengan Konvensi Montreal 1999 merupakan modernisasi dari berbagai aturan dan perjanjian sebelumnya dalam sistem konvensi warsawa kedalam satu dokumen secara lebih sederhana, disamping konvensi-konvensi lainnya seperti konvensi Roma

²⁴ Saefullah Wiradipradja. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung : PT Alumni. Halaman 3-5

1933/1951, Konvensi Brussels 1938, Paris 1960, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Montreal 1971, Konvensi Paris 1919, Konvensi Montreal 1999, Konvensi Den Haag 1970.²⁵

C. Kedaulatan Negara Atas Wilayah Udara

Kedaulatan negara merupakan salah satu hal yang sangat penting untuk dijaga oleh suatu negara. Sebagaimana diketahui dalam literatur ketatanegaraan, bahwa syarat berdirinya suatu negara adalah adanya wilayah, rakyat, dan pemerintahan yang berdaulat. Negara yang berdaulat diartikan sebagai negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) yang berarti bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik dalam maupun keluar. Jean Bodin dalam tulisannya menyatakan pentingnya suatu kedaulatan bagi pelaksanaan pemerintahan dan sejak itu kedaulatan merupakan masalah sentral dalam pembahasan perangkat negara modern dari hukum internasional.

Teori kedaulatan Hans Kelsen mengungkapkan bahwa kedaulatan adalah kualitas penting dari negara yang berarti negara tersebut merupakan satu kekuasaan tertinggi. Wilayah udara adalah ruang udara yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara.²⁶

Sebagaimana ditentukan dalam pasal 1 Konvensi Montevideo 1933, salah satu unsur yang harus dipenuhi oleh sekelompok penduduk atau masyarakat untuk dapat disebut sebagai negara adalah adanya wilayah yang tetap (*permanent territory*) yang merupakan unsur yang mutlak harus dipenuhi. Diatas wilayah yang

²⁵ *Idem.*, Halaman 86

²⁶ Setiani, Baiq. *Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing*. Jurnal Konstitusi, 2017.

tetap itu sebuah negara mutlak dapat menjalankan roda pemerintahannya serta dapat melakukan hubungan dengan negara lainnya.

Wilayah negara tidak hanya terdiri dari daratan saja melainkan meliputi wilayah perairan dan ruang udara serta apa-apa saja yang terdapat dan terkandung dipermukaannya, didalamnya serta diatasnya. Dari semua wilayah-wilayah tersebut, sebuah negara berwenang dan berhak untuk mengelolah dan mempergunakannya dengan bebas tanpa ada gangguan dari pihak-pihak luar. Hal ini menunjukkan bahwa kedaulatan negara atas wilayah-wilayahnya adalah bentuk kekuasaan tertinggi yang mana kedaulatan negara secara mutlak harus dimiliki oleh negara yang merdeka dari para penjajahan dan ketertindasan dari pihak lain.

Kedaulatan negara atas wilayahnya dimulai dari wilayah negaranya sendiri dan berakhir dimana kedaulatan negara lain dimulai sesuai dengan perjanjian bilateral yang disepakati bersama. Jadi negara tidak boleh mengusik dan mengganggu kedaulatan negara lain agar tidak terciptanya bentuk-bentuk pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan.

Hukum Nasional Indonesia pada UU Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara Pasal 4 yang menjelaskan bahwa wilayah negara meliputi wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut, dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

Suatu negara yang berdaulat memiliki kedaulatan atas wilayah yang menjadi kekuasaannya. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengakui kedaulatan negara atas

wilayah darat, laut dan udara. Dalam Konvensi Chicago 1944, terdapat 4 prinsip tentang kedaulatan di ruang udara yaitu : Airspace sovereignty, Nationality of Aircraft, Condition to fulfill with Respect to Aircraft or by the Operators, dan International Cooperation and Facilitation. Berdasarkan prinsip yang ada diatas, maka sebuah negara memiliki hak dalam menentukan aturan-aturan yang berkaitan dengan kedaulatan di ruang udara dengan tidak bertentangan dengan hukum internasional yang ada.²⁷

Pengertian Kedaulatan negara di udara mengacu kepada Konvensi Paris tahun 1919 dan Konvensi Chicago 1944 yang menjelaskan bahwa kedaulatan negara di udara adalah *complete* dan *exclusive*. Berdasarkan aturan tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah teritorial adalah, 1) setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udaranya. 2) Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Konsepsi berdasarkan kedaulatan atas wilayahnya sangat penting menurut Hukum Internasional.²⁸

Khusus dalam hal kedaulatan negara di udara, pemerintah Republik Indonesia telah meratifikasi Konvensi Chicago tahun 1944 pada 24 April 1950.

²⁷ Putri, Oliviana Dwi. *Pelanggaran Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Terhadap Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional*. 2019

²⁸ Diadjeng Afra Fathina Shodiq, Imam Asmarudin, Tiyas Vika Widyastuti. 2023. *Pelanggaran Kedaulatan Ruang Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional*. Pekalongan : PT. Nasya Expanding Management, Halaman 6.

Kemudian pada 27 Mei 1950, International Civil Aviation Organization (ICAO) menyatakan Indonesia yang ketika itu belum menjadi negara kesatuan dan masih berbentuk serikat (Republik Indonesia Serikat/RIS), menjadi salah satu negara anggota.

Penegasan dari kedaulatan negara di udara juga dapat dilihat pada beberapa Undang-Undang RI, salah satunya pada UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Pada Pasal (1) ayat (2) misalnya, telah diamanatkan dengan jelas bahwa: “Wilayah udara adalah wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia”.

berbicara tentang kedaulatan negara di udara, maka di tingkat internasional, Indonesia sebagaimana negara-negara lain akan merujuk kepada Konvensi Paris tahun 1919 dan Konvensi Chicago tahun 1944, yang menyebutkan bahwa kedaulatan negara di udara adalah *complete* dan *exclusive*. Dalam pengertian ini, sangat gamblang dipersepsikan bahwa dalam ketentuan hukum internasional, pengertian kedaulatan negara di udara menjadi jauh berbeda dengan Hukum Laut Internasional tentang jalur laut lintas damai atau *innocent passage* yang dikenal sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) seperti yang ditentukan dalam *United Nations Conventions on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982.

Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan kedaulatan negara di udara *complete* dan *exclusive* mengandung arti yang sangat “*loud and clear*” bahwa tidak ada jalur lintas damai di wilayah udara kedaulatan sebuah negara. Pengertian ini pada dasarnya adalah mengandung pengertian bahwa setiap pesawat terbang

yang melintas wilayah udara kedaulatan sebuah negara diwajibkan untuk memperoleh izin terlebih dahulu.

Hukum Romawi mengembangkan konsep-konsep kedaulatan di wilayah ruang udara meliputi tiga gagasan yang berbeda, yaitu: ruang udara sebagai milik pribadi, ruang udara sebagai *res communes* atau *res nullius* dan ruang udara sebagai milik negara. Ruang udara sebagai properti pribadi dari pemilik tanah (dibawah ruang udara), secara alami, hak-hak di udara dapat diasumsikan dalam berbagai bentuk. Orang Romawi, berusaha melindungi hak-hak pribadi warganya dengan mengembangkan dalil '*cujus est solum, ejus est usque ad colum*'. Dalil tersebut mengandung pengertian bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah, maka berarti pula memiliki segala sesuatu yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai dengan ke langit dan segala sesuatu yang berada didalam tanah.²⁹

D. *Flight Information Region*

Sejarah terbentunya *Flight Information Region* di dunia bermula pada tahun 1909, saat balon udara yang disebut zeppelin yang dapat berpindah dari satu wilayah ke wilayah lain. Namun dikarenakan pada saat itu sering terjadi kecelakaan, di tahun 1973 operasi zeppelin dihentikan.³⁰ Seiring berkembangnya zaman, manusia mencari akar permasalahan yang meliputi teknik operasional lalu lintas udara (*Air Traffic Control*) dengan petugas yang mengendalikan lalu lintas. Setelah itu ditemukan navigasi penerbangan yang menjadi dasar terciptanya *Flight*

²⁹ Adi Kusumaningrum. *Op.Cit.*, Halaman 15

³⁰ Indah Sakinah, (2019), "Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna", Tesis Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, Hal.23.

Information Region di seluruh dunia.³¹ FIR didasarkan pada Konvensi Chicago 1944 yang didalamnya terdapat *Annex 11* mengatur *Air Traffic Service* yang bertujuan:

1. Mencegah tabrakan antar pesawat.
2. Mempercepat dan mempertahankan pergerakan lalu lintas.
3. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi pengaturan lalu lintas udara.
4. Memberitahukan kepada organisasi yang berwenang dalam pencarian pesawat yang memerlukan pencarian dan pertolongan yang sesuai dengan organisasi yang dipersyaratkan.³²

Adapun ICAO sebagai organisasi yang menaungi penerbangan internasional memiliki tanggung jawab dalam mengatur dan melayani setiap kerja sama yang melibatkan FIR demi keselamatan lalu lintas penerbangan, termasuk perjanjian FIR di Kepulauan Riau dan Natuna yang melibatkan Indonesia dan Singapura.³³

Indonesia Sendiri telah menjadi negara anggota ICAO sejak 1950 dan telah diratifikasi dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 dengan UU Nomor 1 Tahun

³¹ Hanifati, Muhammad Gholib, Satria Arif, "Pemecahan Permasalahan Flight Information Region (FIR) Di Wilayah Kedaulatan Indonesia", Jurnal, hlm 196.

³² Kresna, "Pengertian Air Traffic Service (ATS) (skripsi dan tesis)", available from <https://konsultaskripsi.com/2019/01/04/pengertian-air-traffic-service-ats-skripsi-tesis-dan/>, diakses tanggal 7 juni 2023.

³³ Ifan Suparman, "Sejarah dan Perkembangan Flight Information Region (FIR)", available from https://www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb8700005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-information-region-fir?page=4&page_images=1, diakses 7 juni 2023.

2009 yang mengacu pada Konvensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional³⁴.

Menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944 Informasi Wilayah Penerbangan adalah Wilayah udara dengan dimensi yang ditentukan dimana layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan disediakan. Informasi Wilayah Penerbangan adalah untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan yang diterapkan oleh negara-negara yang tergabung dalam International Civil Aviation Organization (ICAO).

Sesuai dengan Pasal 37 Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (Chicago 1944), dan menetapkan Lampiran 11 Konvensi dengan judul standar Internasional dan praktik yang direkomendasikan layanan lalu lintas udara menjadi efektif, pada dasarnya informasi wilayah penerbangan (FIR) bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan khususnya penerbangan sipil. Oleh karena itu FIR menjadi bagian penting dalam dunia penerbangan, karena menjadi pusat Informasi penerbangan.

Konvensi Chicago 1944 merupakan konstitusi dari organisasi penerbangan sipil internasional (*the constitution of the ICAO*) yang membentuk ketentuan hukum tentang transportasi udara internasional (*international air transport*). Konvensi Chicago memiliki 4 (empat) prinsip yaitu: Prinsip kedaulatan di ruang udara (*airspace sovereignty*); Prinsip kebangsaan dari setiap pesawat udara (*nationality of aircraft*); Prinsip adanya persyaratan tertentu yang harus dipenuhi baik oleh pesawat udara ataupun oleh operatornya (*condition to fulfill with respect*

³⁴ Regi Akbar Ramadhan, *Op.Cit.*, Halaman 5

to aircraft or by their operators); Prinsip kerjasama dan penyediaan fasilitas internasional (*international cooperation and facilitation*). Kolossov mengemukakan prinsip hukum udara internasional diantaranya; pengakuan kedaulatan penuh dan eksklusif dari setiap negara atas ruang udara di atas wilayahnya; kerjasama negara-negara, dengan tujuan memajukan atau mengamankan penerbangan dalam navigasi udara internasional, tatanan navigasi penerbangan di Indonesia, memuat: ruang udara yang dilayani; klasifikasi ruang udara; jalur penerbangan; jenis pelayanan navigasi penerbangan.

Secara internasional ruang udara telah disepakati sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 bahwa negara mempunyai kedaulatan yang bersifat lengkap dan eksklusif (penuh dan utuh) atas ruang udara di atas wilayahnya. Indonesia telah mengukuhkan prinsip tersebut dalam Pasal 5 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009, Tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa: negara Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas wilayah udara Republik Indonesia.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan Flight Information Region sebelum ditandatanganinya kesepakatan Flight Information Region antara Indonesia dan Singapura tahun 2022.

Wilayah udara Kepulauan Riau sendiri sudah dipegang kendalinya oleh Singapura sejak tahun 1946, akan tetapi legalitas perjanjiannya baru disahkan pada tanggal 21 September 1995 lewat Penyelarasan Ulang Garis Batas FIR Singapura dan FIR Jakarta yang telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 pada tanggal 2 Februari 1996. Berdasarkan perjanjian tersebut semua penerbangan yang melewati FIR Singapura yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna diatur oleh Singapura tanpa melibatkan pemerintah Indonesia.

Chicago Convention 1944 menyatakan “*The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Artinya “setiap negara yang berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas wilayahnya”.

Wilayah Kepulauan Riau ini sendiri, FIR Singapura yang sudah memegangnya selama puluhan tahun sering bertindak berlebihan (*over acting*) dalam mengatur pesawat Indonesia di atas wilayah Indonesia sendiri dengan mengatasnamakan keselamatan penerbangan.

Semua penerbang Indonesia yang sering atau pernah melaksanakan tugas di wilayah ini pasti merasakan kejanggalan yang sangat tidak mengenakan.

Bergerak di rumah sendiri, akan tetapi harus mendapat izin dan diatur mutlak oleh tetangga yang tinggal disebelah, dengan rumah yang jauh lebih kecil.

Indonesia adalah negara maritim yang memiliki wilayah yang sangat luas yaitu daratan sekitar 1,937 juta km², luas laut kedaulatan 3,1 juta km², dan luas laut ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 juta km². Termasuk dalam kawasan Kepulauan ini adalah pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, sekitar tiga perempat Borneo, Sulawesi, Kepulauan Maluku dan pulau-pulau kecil di sekitarnya, dan setengah bagian barat dari pulau Papua. Pulau-pulau ini terbentang dari timur ke barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km jarak antara utara dan selatan garis terluar yang mengelilingi wilayah Indonesia adalah sepanjang kurang lebih 81.000 km.

Wilayah udara banyak digunakan sebagai sarana transportasi pesawat udara. Di wilayah darat kita mengenal lalu lintas jalan dengan sarana prasarana serta pengaturannya yang sudah sangat jelas. Di wilayah laut, kapal menjadi sarana transportasi serta pelabuhan dan radar sbagai prasarananya. Lalu lintas udara mirip dengan lalu lintas laut, dimana pesawat udara sebagai sarana dan bandara serta radar sebagai prasarananya. Lalu lintas udara ini diatur dan diawasi oleh *Air Traffi Control* (ATC) yang dibagi dalam dimensi tertentu. Pembagian dimensi ini dikenal dengan *Flight Information Region* (FIR).

Awalnya wilayah Indonesia dibagi menjadi 4 FIR Indonesia ditambah satu FIR Singapura. Empat FIR tersebut adalah FIR Jakarta, FIR Bali, FIR Ujung Pandang, dan FIR Biak. FIR Jakarta meliputi wilayah bagian barat Pulau Kalimantan hingga bagian Barat Indonesia dan mulai bagian barat Jawa Tengah.

FIR Bali meliputi Kalimantan bagian tengah hingga bagian timur, Jawa Timur hingga Nusa Tenggara. FIR Ujung Pandang meliputi pulau Sulawesi, Maluku, hingga Kepulauan Aru dan FIR Biak meliputi wilayah perairan Arafuru hingga Pulau Papua.

Berdasarkan *supplement Aeronautical Information Publication (AIP)* dari Direktorat Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) Nomor 02/05 tanggal 14 April 2005 ruang udara Indonesia dibagi menjadi tiga FIR, yaitu Jakarta dan FIR Ujung Pandang ditambah satu FIR Singapura. Seluruh ruang udara ini dikelola oleh BUMN AirNav Indonesia. Luas total FIR yang dikelola oleh AirNav adalah seluas 4.110.752 km² : Luas Wilayah = 5.193.252 km². Dengan jumlah Lalu Lintas Penerbangan : 9887 Movement/ hari.



Sedangkan FIR Singapura mengatur wilayah meliputi Kepulauan Riau dan Natuna. Wilayah udara ini dibagi dalam penggolongan zona yaitu:

- a) Zona A, sekitar Batam dan sebagian Provinsi Riau dikelola oleh Singapura.
- b) Zona B, sekitar perairan perbatasan di laut Natuna dikelola oleh Singapura.

c) Zona C, sekitar perairan laut Natuna hingga perairan Belitung dan perairan Kalimantan Barat masih diperdebatkan antara Indonesia, Singapura dan Malaysia.

Terbentuknya FIR didasarkan kepada Konvensi Chicago 1944 khususnya dalam *annex 11* tentang *Air Traffic Service* (ATS). Dalam bagian umum ketentuan ini menjelaskan bahwa setiap negara anggota-anggota ICAO wajib menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan keselamatan. Pelayanan yang diberikan ATS berupa *Flight Information Service* dimana termasuk didalamnya pemberian masukan dan informasi yang berguna dalam pelaksanaan penerbangan. Ruang lingkup dari pemberian masukan dan informasi tersebut yaitu mengenai informasi yang memiliki hubungan dengan prosedur penerbangan. Pemberian informasi itu dapat berupa:

1. Informasi yang dikeluarkan oleh badan meteorologi atau kantor prakiraan cuaca mengenai berbagai kemungkinan yang akan terjadi tentang, kondisi cuaca (panas, hujan, berawan);
2. Informasi mengenai aktifitas dari sebuah gunung berapi atau asap yang berasal dari sebuah gunung berapi;
3. Informasi mengenai unsur-unsur udara apakah mengandung bahan radio aktif atau bahan kimia yang dapat menimbulkan racun, serta informasi lainnya.

Implikasi yang timbul dari pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna kepada FIR Singapura dibagi menjadi tiga bagian:

- a. Implikasi dibidang politik, sebagai negara terbesar di Asia Tenggara, seharusnya Indonesia memegang peran penting dalam pengaturan navigasi penerbangan, akan tetapi yang terjadi malah sebaliknya, Indonesia belum bisa berdaulat penuh di dalam wilayahnya sendiri. Menurut Pemerhati Kebijakan Publik dan Perlindungan Konsumen, Agus Prambagyo mengatakan bahwa pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna sangat banyak merugikan Indonesia, karena jalur penerbangan Singapura akan diposisikan di tempat yang paing efisien.
- b. Impikasi dibidang ekonomi, Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas tahun 1995 yang menjadi dasar hukum pendelegasian ini, pasal 6 mengatur bahwa pemerintah Singapura atas nama pemerintah Indonesia akan memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Route Air Navigation Service (RANS) Charges* atau penerbangan sipil di wilayah udara yang yang di delegasikan kepada singapura, khususnya pada sektor A yang merupakan salah satu jalur transportasi paling sibuk di dunia. RANS Charges tersebut termasuk dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). PNBP merupakan pungutan atas pemanfaatan kekayaan yang dimiliki negara atau pemanfaatan fasilitas/layanan yang diberikan/disediakan oleh negara. Salah satu pungutan yang memanfaatkan kekayaan yang dimiliki negara Indonesia bersumber dari jasa penerbangan yang diperoleh dari sektor A. *RANS Charges* ini termasuk dalam PNBP jenis Departemen perhubungan Berdasarkan pendelegasian tersebut, dengan dasar *Minute Of Discussion* antara Indonesia dan

Singapura tahun 1999, sejak April 1999 pemerintah Singapura melalui *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)* memungut jasa pelayanan penerbangan dari sektor A yang kemudian disetorkan kepada PT. (persero) Angkasa Pura II dan dibukukan sebagai penerimaan jasa kebandarudaraan.

- c. Implikasi dalam bidang pertahanan keamanan negara. Dalam strategi penggunaan kekuatan udara, maka pengendalian atau kontrol terhadap ruang udara sangat mutlak diperlukan untuk memberi keleluasaan pada suatu tindakan ofensif. Selain itu juga akan memberikan kemudahan untuk pergerakan kekuatan di darat dan pergerakan di laut. Karakteristik keunggulan kekuatan udara seperti berupa kecepatan, penyusupan dan pendudukan seringkali dijadikan sebagai teori dasar untuk menghancurkan *centre of gravity* musuh. Sehingga dalam pertempuran udara, strategi penggunaan kekuatan udara akan selalu terkait dengan pencapaian keunggulan di udara.³⁵

Perjanjian tentang pengalihan batas FIR Singapura dan FIR Indonesia (Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of The Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Information Region) ditandatangani di Singapura pada 21 September 1995. Beberapa hal pokok yang terdapat dalam perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1995 dan diperkuat melalui Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan

³⁵ Silalahi, Eco, Maryati Bachtiar, and Widia Edorita. "Implikasi Hukum Internasional pada Flight Information Region (FIR) Singapura atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia." *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Hukum* 2.1 (2015): 1-14.

Agreement between the Government Of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information (Keppres No.7/1996) adalah:

- a. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor A kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000 feet.
- b. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan wilayah sektor B kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tak terhingga (unlimited height).
- c. Sektor C tidak termasuk di dalam perjanjian.
- d. 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 Rans Charges karena masih merupakan permasalahan Indonesia dan pemerintah Malaysia.

Mencermati Keppres No. 7/1996 di atas, dampak dari keberadaan FIR Singapura dalam pelaksanaannya telah banyak menimbulkan kendala, baik dari segi penerbangan sipil Indonesia maupun pelaksanaan operasi penegakan hukum di wilayah sekitar Tanjung Pinang dan Natuna, baik yang dilaksanakan oleh Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohadunas) melalui satuan yang berada di bawah jajaranya, yakni Komando Sektor I (KOSEK I) maupun Angkatan Laut Tentara Nasional Indonesia yang melaksanakan operasi maritim karena

pengendalian ruang udara tersebut ada pada Air Traffic Control Singapura (ATC Singapura). Harus dipahami di sini bahwa wilayah udara Indonesia masuk dalam FIR Singapura. Pendelegasian ini tidak termasuk pendelegasian terhadap kedaulatan negara. Hal ini didasarkan atas Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang mengatur “The high contracting State recognize that over power has complete and exclusive over the airspace above its territory”.

Ruang udara di wilayah suatu negara tetap merupakan wilayah kedaulatan udara pada negara tersebut dan bukan sebagai wilayah bebas untuk dilalui oleh penerbangan internasional. Oleh karena itu, kewenangan penegakan hukum atas wilayah Indonesia yang masuk dalam FIR Singapura, apabila terjadi pelanggaran kedaulatan, tetap mengikuti yurisdiksi negara Indonesia.

Hal ini merupakan upaya pengawasan dan pengamanan terhadap semua pesawat udara asing dan merupakan langkah antisipatif terhadap ancaman pelanggaran wilayah udara. Ruang udara nasional mempunyai sifat yang tertutup, mengingat ruang udara yang merupakan media gerak sangat penting bagi pesawat terbang, terutama dari sudut pandang pertahanan dan keamanan negara yang berada di bawahnya.

Selain permasalahan di atas, dampak lainnya adalah terkait dengan kontrol terhadap ruang udara nasional yang dikuasai oleh FIR Singapura yang sering digunakan untuk latihan militer pesawat tempur Singapura. Walaupun Perjanjian Kerjasama Pertahanan (Defense Cooperation Agreement/DCA) antara Indonesia dengan Singapura sudah dihentikan sepihak oleh Indonesia pada 200, tetapi Satuan Radar 213 Tanjung Pinang dan Satuan Radar 212 Natuna sering

menangkap pergerakan pesawat asing, khususnya pesawat militer Singapura yang melakukan black flight di wilayah yang dikenal dengan Military Training Area 1 (MTA 1) dan Military Training Area 2 (MTA 2). Tentu saja, landasan keselamatan memegang peranan penting dalam melandasi penentuan FIR. Namun, landasan kedaulatan juga sama pentingnya dikarenakan terkait dengan pertahanan Indonesia. MTA 1 membentang dari barat daya Singapura hingga Tanjung Pinang dan utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau. Sementara, MTA 2 membentang mulai dari timur Singapura sampai kepulauan Natuna.

Masa berlaku MTA I dan MTA 2 telah berakhir dan Pemerintah Indonesia telah memutuskan untuk tidak memperpanjang Perjanjian antara Indonesia dan Singapura tentang Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic Singapore on Military Training Area 1 dan 2 (MTA) yang ditandatangani pada 21 September 1995 dan berakhir pada 2001. Enam tahun kemudian, tepatnya April 2007, Singapura dan Indonesia kembali membuat kesepakatan yang diberi nama Perjanjian Kerja Sama Pertahanan atau Defense Cooperation Agreement (DCA). DCA mengatur lebih banyak hal dibanding MTA. Sampai saat ini, DCA belum diratifikasi oleh Indonesia.

Civil Authority Singapura menetapkan Danger Area pada MTA 1 dan MTA 2 serta daerah FIR yang berada di atas teritori Indonesia sebagai area latihan militer yang membuat daerah tersebut menjadi zona terlarang (prohibited area) secara sepihak tanpa persetujuan dengan Indonesia. Berdasarkan Penjelasan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan, adalah kewenangan dari setiap

negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya dalam rangka keselamatan masyarakat, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan nasional. Kawasan udara terlarang (prohibited area) adalah kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara. Pembatasan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia.

Beberapa negara mengakui bahwa seluruh pesawat militer yang melaksanakan penerbangan di ruang udara internasional yang dikendalikan suatu FIR harus mematuhi prosedur yang telah ditentukan dalam FIR. Dengan adanya pengaturan terhadap suatu wilayah udara oleh negara lain, pesawat militer yang melaksanakan kegiatan penerbangan harus melaporkan ke badan pelayanan lalu lintas udara negara yang mengelolanya. Jika kondisi ini dikaitkan dengan strategi militer, maka hal demikian akan menjadi sangat merugikan karena seharusnya pergerakan militer itu mengandung unsur kesiapsiagaan, kerahasiaan, dan pendudukan.

Berdasarkan Pasal 5 Perjanjian Penataan FIR Singapura, ditentukan bahwa apabila Pemerintah Indonesia bermaksud melaksanakan kegiatan, misalnya operasi pertolongan dan latihan militer, yang akan memengaruhi para pengguna ruang udara yang telah didelegasikan ke Singapura, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia akan memberitahukan kepada Badan Penerbangan Sipil Singapura tentang kegiatan tersebut, sesuai dengan ketentuan ICAO. Selanjutnya, Badan Penerbangan Sipil Singapura akan memberitahukan kepada

seluruh penerbangan sipil internasional mengenai kegiatan tersebut sesuai dengan ketentuan ICAO.

Pemerintah Indonesia dengan demikian tidak mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara tersebut. Indonesia menjadi tidak bebas untuk menggunakan ruang udara bagi kepentingan militernya. Kedaulatan Indonesia atas ruang udaranya yang utuh dan penuh, dikaitkan dengan ruang udara yang telah didelegasikan pengendaliannya kepada Singapura, telah dibatasi dengan ketentuan Pasal 5 perjanjian tersebut.

Selain hal-hal di atas, karakteristik keunggulan kekuatan udara, seperti kecepatan, penyusupan, dan pendudukan seringkali dijadikan sebagai teori dasar untuk menghancurkan center of gravity musuh, sehingga dalam pertempuran udara, strategi penggunaan kekuatan udara akan selalu terkait dengan pencapaian keunggulan di udara. Karakteristik kekuatan udara berupa resiko penguasaan ATC adalah sangat besar karena ancaman yang dihadapi ada di depan mata. Hal ini semakin bertambah karena berbatasan dengan negara tetangga yang mempunyai kemampuan militer yang cukup baik, sehingga FIR yang saat ini masih dikontrol oleh Singapura berpengaruh terhadap pertahanan dan keamanan di ruang udara Indonesia.³⁶

B. Pemanfaatan wilayah udara di Kepulauan Riau setelah ditandatanganinya kesepakatan Flight Information Region antara Indonesia dan Singapura tahun 2022.

³⁶ Fahrazi, Mahfud. "*Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.*" *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 26.2 (2019): 391-409.

Wilayah bagi suatu negara merupakan unsur yang sangat mutlak, karena tidak akan mungkin ada sebuah negara apabila tidak ada wilayah yang dihuni oleh penduduk yang mengikatkan diri dalam suatu negara. Wilayah merupakan salah satu unsur formal terbentuknya subyek hukum internasional yang disebut negara. Dalam Ensiklopedi Umum, wilayah adalah bagian muka bumi daerah tempat tinggal, tempat hidup, dan sumber hidup warga negara dari negara tersebut, yang terdiri atas tanah, air (sungai dan laut), dan udara. Adapun I Wayan Parthiana menyatakan wilayah merupakan suatu ruang di mana orang yang menjadi warga negara atau penduduk negara bersangkutan hidup serta menjalankan segala aktivitasnya.

I Wayan Parthiana menegaskan bagian-bagian wilayah negara itu meliputi; 1) wilayah daratan termasuk tanah didalamnya; 2) Wilayah perairan ; 3) Wilayah dasar laut dan tanah dibawahnya yang terletak dibawah wilayah perairan; 4) Wilayah ruang udara.

Yasidi Hambali mengatakan yang dinamakan wilayah (*teritory*) dari suatu negara itu terdiri dari tiga dimensi, yaitu wilayah daratan (*land teritory*), wilayah perairan (*water teritory*), dan wilayah udara (*air teritory*).

Penegasan terhadap dimensi ketiga wilayah negara juga dinyatakan oleh Dimiyati Hartono, yang menegaskan bahwa pengertian wilayah merupakan salah satu faktor vital yang mutlak adanya sebagai sendi eksistensi negara, dan dalam kenyataannya wilayah itu terdiri dari darat, laut atau perairan, dan udara. Demikian halnya dengan dengan Mahendra Putra Kurnia dalam bukunya yang berjudul "*Hukum kewilayahan Indonesia*", menyatakan bahwa wilayah negara

adalah tempat tinggal, tempat hidup, dan sumber kehidupan seluruh warga negara yang meliputi daratan, lautan, dan ruang udara, dimana suatu negara memiliki kedaulatan penuh atas wilayah negaranya.³⁷

F. Sugeng Istanto dalam memaknai kedaulatan teritorial menyebutkan salah satu kualifikasi yang harus dipenuhi negara sebagai subjek hukum internasional adalah wilayah tertentu. Adapun Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar dalam bukunya menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan kedaulatan atas wilayah adalah kewenangan yang dimiliki suatu negara untuk melaksanakan kewenangannya sebatas dalam wilayah-wilayah yang menjadi bagian dari kekuasaannya.³⁸

Wilayah (*territory*) yang disebut oleh pasal 1 Konvensi Chicago 1944 diatur lebih lanjut dalam pasal 2 Konvensi yang meliputi *land area* dan *territorial waters* (wilayah-wilayah daratan dan perairan-perairan teritorial). *Articel 2 Chicago Convention 1944* mendefinisikan wilayah atau teritorial dengan menyebutkan bahwa: “*For the purpose of this Convention the territory of a state shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such state*”

Wilayah menurut konvensi di atas merupakan merupakan bagian daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengan yang berada di bawah kekuasaan/kedaulatan, perlindungan atau mandat suatu negara. Berdasarkan ketentuan tersebut dapat ditarik pengertian wilayah udara sebagai ruang udara

³⁷ Adi Kusumaningrum. *Op. Cit.*, Halaman 37- 38

³⁸ Jawahir Thontowi, Pranoto Iskandar, 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: PT. Refika Aditama. Halaman 169

diatas bagian daratan dan perairan teritorial yang berbatasan dengan yang berada dibawah kekuasaan/kedaulatan, perlindungan atau mandat suatu negara.³⁹

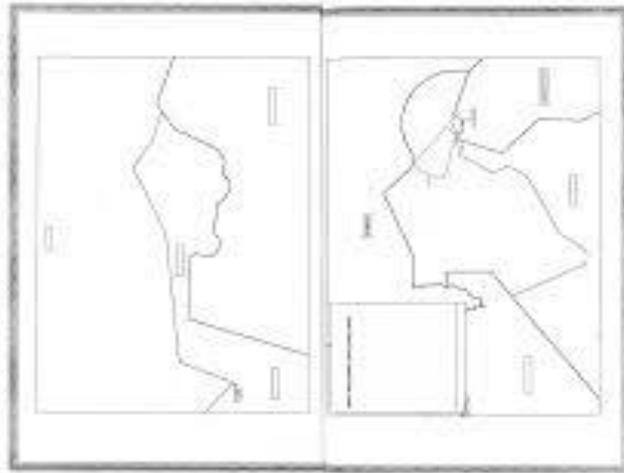
Melalui *Agreement Between the Government of the Republik of Indonesia and Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Jakarta Flight Information Region and the Singapore Flight information Region* Pemerintah Indonesia resmi mengambil alih layanan air control room atau flight information region (FIR) di kawasan Natuna Kepulauan Riau dari pemerintah Singapura. Layanan navigasi udara di atas Riau dan Natuna yang sebelumnya disediakan oleh Singapura, kini akan sepenuhnya didelegasikan ke Indonesia. Layanan ini akan disediakan oleh Penyedia Layanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Airnav Indonesia). Setelah 76 tahun dikuasai pemerintah Singapura (1946-2022), penyesuaian FIR ini memiliki beberapa keunggulan strategis bagi jalur lalu lintas udara Indonesia saat ini dan masa mendatang.

Kesepakatan tersebut diresmikan dengan penandatanganan perjanjian penyesuaian FIR pada 25 Januari 2022 di Pulau Bintan, Kepulauan Riau, oleh Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi dan Menteri Perhubungan Singapura S. Iswaran di hadapan Presiden RI Joko Widodo dan Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong.

Menurut Pasal 1 perjanjian Flight Information Region antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 adalah “*Penyesuaian Flight Information Regions tunduk kepada persetujuan ICAO dan tanpa mengesampingkan klaim atau posisi salah*

³⁹ Adi Kusumaningrum. *Op. Cit.*, Halaman 39-40

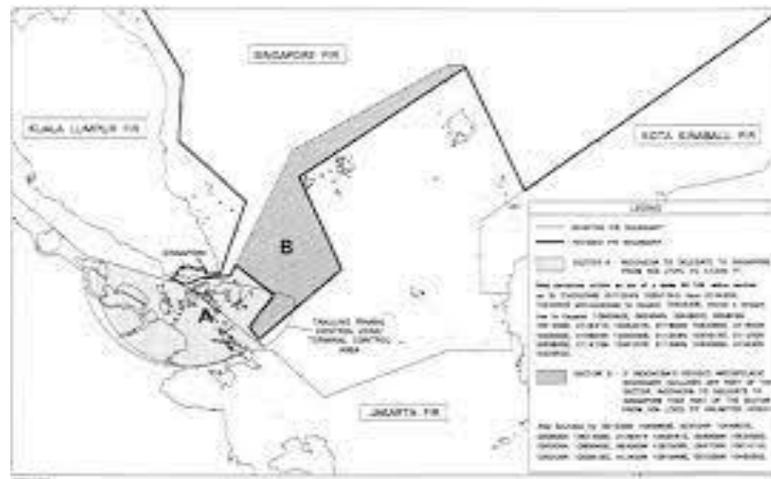
satu pihak terkait dengan batas maritim, batas antara FIR Jakarta dan FIR Singapura waib disesuaikan sebagaimana digambarkan dalam Peta 1 dan 1A terlampir pada persetujuan ini”



Pasal (2) “*Pendelegasian penyediaan pelayanan Navigasi Penerbangan*”

1. 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 nevigasi penerbangan yang tertuang di dalam **Apendiks 1** pada ruang udara yang berjarak radius 90 mil laut dari koordinat $01^{\circ}13'24''\text{LU}$ $103^{\circ}51'24''\text{BT}$ dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang diseuaikan den bagian selatan Singapura, ditetapkan sebagai **SEKTOR A.**
2. Republik Indonesia juga wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyedia pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di

dalam **Apendiks 1** pada ruang udara dengan ketinggian dari permukaan 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan, ditetapkan sebagai **Sektor B**.



Mengenai pelayanan navigasi penerbangan di sektor A dan B terdapat dalam Pasal 4 perjanjian, yaitu :

1. Dalam penyediaan pelayanan lalu lintas penerbangan di sektor A dan B, pelayanan pesawat udara yang datang dan berangkat dari bandar udara terkait di Indonesia dan Singapura wajib dilaksanakan berdasarkan *first-come, first serve*
2. Otoritas Republik Indonesia terkait bertanggungjawab untuk dan wajib bekerja sama dengan otoritas Republik Singapura terkait dalam melaksanakan evaluasi operasional yang dibutuhkan guna memastikan pelayanan navigasi penerbangan di dalam sektor A dan B dilaksanakan sesuai standar dan rekomendasi praktis ICAO.

Demikian pula dengan biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan, bagaimana di sebutkan dalam pasal (6) perjanjian FIR Indonesia dan Singapura,

yaitu : “ 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 pelayanan jasa navigasi penerbangan di sektor A dan B akan disepakati bersama oleh para pihak”

Berdasarkan perjanjian tersebut, Indonesia pada akhirnya akan menuai sejumlah manfaat jangka panjang, antara lain: 1) penguatan atas pengakuan internasional terhadap kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan dan berkedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya yang tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 dan United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982; dan 2) peningkatan kualitas pelayanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia di masa mendatang. Konsep kedaulatan penuh setiap negara harus dijunjung tinggi. Kedaulatan territorial yang mencakup kontrol atas udara, darat, dan laut tentu relevan dalam konteks ini.⁴⁰

Mengutip ada 5 poin penting yang disepakati terkait pengembalian pengelolaan FIR dari Singapura, yaitu:

- 1) Penyesuaian batas FIR Jakarta yang meliputi Kepulauan Natuna dan Kepulauan Riau. Indonesia menambah cakupan FIR Jakarta sebesar 249.575 KM²;
- 2) Hak untuk memberikan pelayanan penerbangan adalah kembali ke Indonesia. Pemberian pelayanan penerbangan kini dapat dilakukan di

⁴⁰ Ardan, Mochammad Chaerul. "Diplomasi Penyelesaian Sengketa Flight Information Region Indonesia-Singapura di atas Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna." JURNAL SAINS, SOSIAL DAN HUMANIORA (JSSH) 2.2 (2022): 1-6.

wilayah FIR Indonesia, sesuai dengan batas-batas laut teritorial berdasarkan UNCLOS. Penyedia layanan penerbangan Indonesia bekerja sama dengan Singapura untuk mengatur 0-37.000 kaki dan Indonesia mengatur di atas 37.000 kaki;

- 3) Menyetujui Koordinasi Sipil Militer di ATC (CMAC). Hal ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan Indonesia. Hal ini dilakukan dengan menempatkan personel supervisor di Singapore Air Traffic Control Center (SATCC). Personel tersebut antara lain personel sipil dan militer;
- 4) Singapura harus mengutip biaya layanan penerbangan. Kutipan ini adalah tentang semua pesawat yang tiba atau berangkat di area FIR yang didelegasikan. Singapura juga memiliki kewajiban untuk mengirimkan biaya layanan penerbangan ke Indonesia;
- 5) Indonesia bisa melakukan evaluasi operasional penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan.

Lebih jauh lagi, keuntungan yang diperoleh Indonesia dari kesepakatan yang ditandatangani pada Januari 2022 itu antara lain:

- Indonesia berhak untuk menyediakan layanan penerbangan dan memungut biaya darinya.
- Singapura wajib menyetorkan biaya penyediaan layanan kepada Indonesia untuk area FIR yang didelegasikan.
- Indonesia mendapat Penerimaan Negara Bukan Pajak dari pungutan yang diterima.

- Indonesia mendapat penawaran untuk menyetorkan biaya layanannya ke Indonesia.
- Indonesia memiliki kewenangan untuk mengawasi pelayanan navigasi FIR yang didelegasikan.
- Indonesia mendapat layanan siaga untuk segala hal yang akan mengancam kedaulatan Indonesia di udara tempat delegasi FIR berada.
- Indonesia menempatkan petugas secara langsung untuk mengawasi jalannya pelayanan navigasi di area FIR yang didelegasikan.

Berdasarkan pasal (1) Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya⁵. Dalam hal ini negara memiliki kekuasaan penuh atas kedaulatan ruang udaranya serta atas pengelolaan yang ada didalamnya.

Banyak teori-teori yang menjelaskan tentang wilayah ruang udara suatu negara, dari banyaknya teori yang ada secara praktis dibagi menjadi 2, yaitu adalah sebagai berikut :

1. Teori yang memandang bahwa ruang udara karena sifatnya adalah bebas (by its nature is free). Teori ini dapat disebut sebagai teori ruang udara bebas (the air freedom theory). Penganut teori ini dapat di kelompokkan lagi ke dalam tiga kelompok, yaitu :
 - a. Penganut teori kebebasan ruang udara tanpa batas.
 - b. Penganut teori kebebasan ruang udara yang di lekatkan dengan beberapa hak khusus negara dibawahnya (subjacent state)

- c. Penganut teori kebebasan ruang udara tetapi harus ditetapkan semacam wilayah atau zona teritorial dimana hak-hak tertentu negara dibawahnya dapat dilaksanakan.
2. Teori yang memandang bahwa suatu negara berdaulat atas ruang udara diatas wilayahnya (wilayah daratan maupun wilayah perairan bagi negara yang memiliki wilayah perairan). Teori ini disebut juga dengan teori kedaulatan atas ruang udara (the air sovereignty theory).

Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 pasal 1 maka mengacu pada teori kedua. Namun sesuai dengan perkembangan yang ada, kedaulatan negara atas ruang udaranya tidak lagi bersifat mutlak dan tertutup karena semakin meningkatnya aktivitas manusia yang pastinya juga membutuhkan hukum dan aturan yang ada secara nasional dan internasional.

Suatu negara yang berdaulatan memiliki kedaulatan atas wilayah yang menjadi kekuasaannya. Hukum internasional melalui Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 mengakui kedaulatan negara atas wilayah darat, laut dan udara. Dalam Konvensi Chicago 1944, terdapat 4 prinsip tentang kedaulatan di ruang udara yaitu : *Airspace sovereignty*, *Nationality of Aircraft*, *Condition to fulfill with Respect to Aircraft or by the Operators*, dan *International Cooperation and Facilitation*. Berdasarkan prinsip yang ada diatas, maka sebuah negara memiliki hak dalam menentukan aturan-aturan yang berkaitan dengan kedaulatan diruang udara dengan tidak bertentangan dengan

hukum internasional yang ada yang mana oleh negara Indonesia menuangkannya kedalam PP RI No. 37 Tahun 2002.⁴¹

Pengakuan dunia internasional akan wilayah udara sebagai bagian dari kedaulatan negara memberikan legitimasi yang kuat bagi Indonesia sebagai suatu negara yang luas. Wilayah udara adalah ruang yang berada di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara. Wilayah suatu negara biasanya terdiri dari tiga dimensi, yaitu daratan, perairan, dan ruang udara.

Perbedaan kepemilikan negara atas wilayah udara ternyata tidak seperti kepemilikan wilayah lainnya (darat dan laut). Dalam wilayah darat dan laut, pemanfaatannya tidak begitu memerlukan perkembangan teknologi yang canggih, sementara kepemilikan wilayah udara sangat membutuhkan penguasaan teknologi kedirgantaraan yang mumpuni agar negara dapat menguasai wilayah udaranya dengan efektif. Wilayah udara kemudian memiliki nilai ekonomis dan strategis ketika negara-negara menemukan teknologi pesawat udara. Keuntungan ekonomi dan strategis pun dirasakan Indonesia ketika Indonesia mulai memanfaatkan teknologi kedirgantaraan untuk kebutuhan transportasi, pertahanan dan keamanan nasional. Namun kondisi ini dapat berubah manakala bangsa Indonesia tidak mampu menguasai teknologi kedirgantaraan sebagai penopang ekonomi dan pertahanan nasional.

Sifat kedaulatan negara di udara yang bersifat *complete and exclusive* merupakan pembeda dengan kedaulatan negara laut teritorial. Karena sifatnya yang demikian, maka di ruang udara tidak dikenal hal linta damai (*innocent*

⁴¹ Putri, Oliviana Dwi., *Loc. Cit.*,

passage) bagi pihak asing, sementara di laut teritorial dibatasi dengan hak negara lain untuk melakukan hak intas damai. Ruang udara suatu negara sepenuhnya tertutup bagi pesawat udara asing, baik sipil maupun militer. Hanya dengan izin dari negara kolong terlebih dahulu, baik melalui perjanjian bilateral maupun multilateral, maka ruang udara suatu negara dapat dilalui oleh pesawat udara asing. Sifat tertutup ruang udara yang sedemikian itu dapat dipahami mengingat udara sebagai media gerak sangatlah rawan ditinjau dari segi pertahanan dan keamanan negara kolong.⁴²

pengelolaan asing terhadap FIR di Wilayah Indonesia mendatangkan cukup banyak kerugian dan ancaman bagi negara utamanya terkait kedaulatan negara terhadap wilayahnya dan pertahanan serta keamanan nasional khususnya di wilayah udara. Perjanjian antara Indonesia dengan Singapura terkait realignment FIR di wilayah udara Indonesia bukanlah yang mudah mengingat bahwa hal tersebut baru direalisasikan setelah Singapura menguasai kontrol terhadap FIR di wilayah Kep. Riau dan Natuna selama 76 tahun lamanya. Indonesia telah menempuh usaha-usaha diplomatis yang dilakukan baik melalui hubungan pemerintah secara formal maupun nonformal. Diplomasi yang dilakukan Indonesia tidak hanya dilakukan melalui interaksi negara secara resmi (*first track diplomacy*) melainkan juga diplomasi secara non-teknis melalui pembentukan regulasi yang mendukung serta pengembangan infrastruktur serta sumber daya manusia. Keberhasilan Indonesia dalam mengambil alih kontrol FIR di wilayah

⁴² Setiani, Baiq. "Konsep Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing". *Jurnal Konstitusi* 2018.

Kep.Riau dan Natuna secara tidak langsung memberikan beberapa keuntungan baik secara politis, ekonomi, pertahanan dan keamanan, maupun kedaulatan.

C. Dampak Dari Implementasi Kesepakatan FIR Indonesia dan Singapura Tahun 2022 Terhadap Pemanfaatan Wilayah Udara di Kepulauan Riau.

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.⁴³ 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.” 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

⁴³ Sugeng Istanto. 2010. *Hukum Internasional*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka. Halaman 48

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 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.⁴⁴ 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. 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. Namun khusus untuk FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna masih dikelola oleh Singapura. Singapura telah melakukan kontrol atas kedua wilayah ini sejak tahun

⁴⁴ Sefriani. 2018. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Depok: Rajawali Pers. Halaman 215

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.⁴⁵ 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 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.

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

⁴⁵ Fitria Chusna Farisa, “*Sejarah FIR Indonesia Dikuasai Singapura sejak Era Kemerdekaan dan Kini Diambil Alih*”, diakses pada tanggal 17 februari 2023

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. 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 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.⁴⁶

⁴⁶ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996

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. 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.

Melalui ditandatanganinya perjanjian kesepakatan penyesuaian FIR luasan FIR Indonesia bertambah sebesar 249.575 km² yang diakui secara internasional sebagai bagian dari FIR Jakarta. 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.

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. 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. 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 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.

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 menunjukkan kepada dunia internasional untuk memberikan pelayanan dalam jasa keselamatan penerbangan.⁴⁷

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

⁴⁷ Indrawati, Nanda. "*Peluang dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia dengan Singapura.*" *Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan* 7.2 (2022): 18-36.

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.⁴⁸

Dampak lainya juga dirasakan dalam berbagai aspek, Undang-undang penerbangan tepatnya pasal 6 menjelaskan pemerintah mengadakan penyelenggaraan dengan menempatkan kewenangan dan tanggungjawabnya 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 dollar Amerika pertahun 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

⁴⁸ Mithalina, Fatona Mithalina, et al. *Analisis Perjanjian Pengelolaan Wilayah Udara (Flight Information Region) Antara Indonesia dan Singapura Menurut Hukum Internasional*. *Mataram Journal of International Law*, 2023, 1.1.

kemudian memberitahukan kepada ICAO. Sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 5, saat Pemerintah Indonesia melakukan kegiatan seperti operasi bantuan dan latihan miiter akan sangat berpengaruh terhadap pengguna di wilayah udara yang dikelola Singapura. 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 2009.⁴⁹

⁴⁹ *Ibid.*

Sejak Indonesia merdeka Singapura berkuasa mengendalikan FIR yang padahal jika mengacu pada pasal 69 *Convention on Internasional Civil Aviation* Negara yang telah mampu dapat bekerja sama dengan negara pemilik wilayah teritorial FIR. Kerjasama Indonesia dan Singapura tahun 2022 nampaknya 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.

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.⁵⁰

⁵⁰ *Ibid.*

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 meniptakan 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 konkrit 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 berapapun 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.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pengaturan *Flight Information Region* sebelum ditandatanganinya kesepakatan *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 di dasarkan pada perjanjian sebelumnya yang di sepakati tahun 1995, sejak tahun 1995 Indonesia mendelegasikan pengelolaan FIR kepada Singapura, Singapura memegang penuh kendali atas *Flight Information Region* Indonesia di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dari 0-37.000 kaki di atas permukaan laut. Hal ini bertentangan dengan Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan “setiap negara yang berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas wilayahnya”
2. Pemanfaatan wilayah udara di Kepulauan Riau setelah ditandatanganinya kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura tahun 2022 terdapat beberapa point penting, Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna bertambah wilayahnya sebesar 249.575 km², Pelayanan penyediaan navigasi penerbangan Singapura memegang kendali pada ketinggian 0-37.000 kaki, sedangkan Indonesia dari ketinggian 37.000 kaki ke atas yang masih sama dengan perjanjian sebelumnya, dapat dikatakan bahwa perjanjian ini hanya penyesuaian FIR Jakarta dan FIR Singapura, hal ini mengindikasikan bahwa perjanjian ini bukanlah bentuk pengambilalihan secara utuh ruang udara Indonesia dari Singapura.

3. Dampak dari implementasi kesepakatan *Flight Information Region* Indonesia dan Singapura tahun 2022 terhadap pemanfaatan wilayah udara di kepulauan Riau dirasa tidak memberikan pengaruh yang signifikan kepada Indonesia khususnya wilayah Kepulauan Riau. Karena banyak sekali pro kontra terhadap penyesuaian ini yang hanya mempertegas wilayah *Flight Information Region* Indonesia di Kepulauan Riau namun pelayanan navigasi penerbangan masih didelegasikan kepada Singapura.

B. Saran

1. Sebagai negara yang besar Indonesia harusnya menyadari bahwa pengaturan *Flight Information Region* dari tahun 1995 dinilai kurang efektif dan cukup merugikan Indonesia sebagai negara yang berdaulat.
2. Seharusnya Indonesia dapat menguasai dan mengontrol seluruh ruang udaranya sendiri secara complete dan exclusive sebagai negara yang berdaulat. Pendelegasian pelayanan penerbangan dari ketinggian 0-37.000 kaki menandakan Indonesia belum menguasai ruang udaranya secara complete dan exclusive.
3. Seharusnya pemerintah Indonesia dapat mempertegas untuk pengambilalihan wilayah dan juga seluruh pelayanan navigasi penerbangan yang masih di delegasikan kepada Singapura. Yang sangat menimbulkan pro kontra karna masih belum sesuai dengan konsep kedaulatan suatu negara. Dan dapat dilakukan perubahan dalam perjanjian *Flight Information Region* tahun 2022.

Daftar Pustaka

A. Buku

- Adi Kusumaningrum, 2018. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: UB Press.
- Adi Kusumaningrum, Wisnu Virgiaswara Putra. 2019. *Hukum Udara Kepentingan Indonesia di Ruang Udara Nasional*. Malang: Tim UB Press.
- Boer Mauna. 2003. *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*. Bandung: Alumni.
- Diajeng Afra Fathina Shodiq, Imam Asmarudin, Tiyas Vika Widyastuti. 2023. *Pelanggaran Kedaulatan Ruang Udara Indonesia Menurut Hukum Internasional*. Pekalongan : PT. Nasya Expanding Management.
- Elisabeth Nurhaini ButarButar, 2018. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Harisman, 2023. *Hukum Diplomatik*. Medan: CV. Pustaka Prima.
- Ida Hanifah, Faisal, Zainuddin, Ida Nadirah, Fajaruddin, Atikah Rahmi, Faisal Riza, Rachmad Abduh, Erwin Asmadi. 2018. *Pedoman penulisan tugas Akhir Mahasiswa*. Medan : CV. Pustaka Prima.
- Jawahir Thontowi, Pranoto Iskandar, 2006. *Hukum Internasional Kontemporer*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Regi Akbar Ramadhan. 2021. *Nantikan Indonesia di Udara Natuna*. Bandung: Gue Pedia.
- Saefullah Wiradipradja. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bandung : PT Alumni.
- Sefriani. 2018. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Depok: Rajawali Pers.
- Sri Setianingsih Suwandi, Ida Kurnia. 2019. *Hukum Perjanjian Internassional*. Jakarta : Sinar Grafika.
- Sugeng Istanto. 2010. *Hukum Internasional*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Sukarni, Setyo Widagdo, Adi Kusumaningrum Nurdin, Dony Aditya Prasetyo. 2019 . *Pengantar Hukum Perjanjian Internasional*. Malang : UB Press.
- Zainudin Ali, 2016. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

B. Jurnal

- Ardan, Mochammad Chaerul. "*Diplomasi Penyelesaian Sengketa Flight Information Region Indonesia-Singapura di atas Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.*" JURNAL SAINS, SOSIAL DAN HUMANIORA (JSSH) 2.2 (2022): 1-6.
- Fahrazi, Mahfud. "*Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna.*" Jurnal Hukum Ius Quia Iustum 26.2 (2019): 391-409.
- Hanifati, Muhammad Gholib, Satria Arif, "*Pemecahan Permasalahan Flight Information Region (FIR) Di Wilayah Kedaulatan Indonesia*", Jurnal, hlm 196.
- Indaha Sakinah, (2019), "*Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna*", Tesis Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, Hal.23.
- Indrawati, Nanda. "*Peluang dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia dengan Singapura.*" Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan 7.2 (2022): 18-36.
- Kholifah, Nur. *KEDAULATAN NEGARA ATAS RUANG UDARA TERHADAP PELAYANAN NAVIGASI FLIGHT INFORMATION REGION (FIR) SINGAPURA PERSPEKTIF SIYASAH KHARIJIYYAH*. Bachelor's Thesis. Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Mithalina, Fatona Mithalina, et al. *Analisis Perjanjian Pengelolaan Wilayah Udara (Flight Information Region) Antara Indonesia dan Singapura Menurut Hukum Internasional*. Mataram Journal of International Law, 2023, 1.1.
- Putri, Oliviana Dwi. *PELANGGARAN KEDAULATAN NEGARA ATAS RUANG UDARA TERHADAP PESAWAT ASING MENURUT HUKUM INTERNASIONAL*. 2019
- Setiani, Baiq. 2018. "*Konsep Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan Oleh Pesawat Udara Asing*". Jurnal Konstitusi 14 (3):489-510.
- Silalahi, Eco, Maryati Bachtiar, and Widia Etorita. *Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Diss. Riau University, 2015.

C. Peraturan Perundang-Undangan

Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.

Konvensi Paris 1919 tentang Kedaulatan Negara Atas wilayah Udara.

Undang- Undang no 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018 tentang Teritorial Indonesia Khususnya Wilayah udara yang merupakan wilayah kedaulatan udara di atas wilayah daratan dan perairan Indonesia.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2022 Ratifikasi/pengesahan persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region Jakarta* dan *Flight Information Region Singapura*.

Agreement Between The Government of The Republic of Indonesia And The Government of The Republic of Singapore On The Realignment of The Boundary Between The Jakarta Flight Information Region And The Singapore Flight Information Region.

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan/Ratifikasi *Agreement Between the Government of The Republic of Indonesia And The Government of the Republic of Singapore on the Realgnment of the Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region.*

D. Internet

<https://www.detik.com/jabar/berita/d-6210116/pengertian-implikasi-adalah-berikut-arti-jenis-dan-contohnya>, Diakses Senin 28 November, 14.26 WIB.

<https://biizaa.com/apa-arti-kesepakatan-dalam-perjanjian>, Diakses Senin 28 November, 15.55

https://id.wikipedia.org/wiki/Wilayah_informasi_penerbangan, Diakses Senin 28 November, 16.02 WIB.

<https://konsultasiskripsi.com/2019/01/04/pengertian-air-traffic-service-ats-skripsi-tesis-dan/>, diakses tanggal 7 juni 2023.

https://www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb8700005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-information-region-fir?page=4&page_images=1, diakses tanggal 7 juni 2023

Fitria Chusna Farisa, "*Sejarah FIR Indonesia dikuasai Singapura sejak Era Kemerdekaan dan kini diambil alih*", diakses pada tanggal 17 Februari 2023.