

REALIGN MENT FLIGHT INFORMATION REGION SINGAPURA DALAM RANGKA PENEGAKAN KEDAULATAN NEGARA DI WILAYAH UDARA NASIONAL

SINGAPORE REGION REALIGN MENT FLIGHT INFORMATION IN THE MAKING OF STATE SOVEREIGN ENFORCEMENT IN NATIONAL AIR AREA

Suhartono¹, D. Herly Dwiyanto², Deni D.A.R.³

Program Studi Strategi Pertahanan Udara, Universitas Pertahanan

(suhartono.sh01@gmail.com)

Abstrak -- Kedaulatan negara di wilayah udara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 tentang *International Civil Aviation* adalah bersifat “Complete” dan “Exclusive”. Namun ada fenomena yang muncul dalam pelaksanaan konsep kedaulatan di wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, dimana ada sebagian wilayah udara Indonesia yaitu diatas kepulauan Riau dan Natuna yang ruang udaranya dalam pengaturan pelayanan navigasi penerbangan *Flight Information Region* (FIR) Singapura, yang tentunya berpengaruh terhadap kedaulatan negara Indonesia yang penuh dan eksklusif atas ruang udara tersebut. Sehiungga perlu dilakukan penelitian tentang *realignment flight information region* Singapura dalam rangka penegakan kedaulatan negara di wilayah udara nasional, untuk menganalisis penyebab keberadaan *Flight Information Region* Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan natuna, dampak pengaturan FIR Singapura terhadap kedaulatan wilayah udara Indonesia, dan upaya pemerintah Indonesia dalam rangka *realignment* FIR Singapura tersebut di wilayah udara tersebut. Penelitian ini menggunakan Metode pendekatan kualitatif eksplanatory, data penelitian diperoleh melalui wawancara mendalam terhadap para informan dengan menggunakan teknik expert sampling, observasi, dan penelaahan dokumen/studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa : (1) Keberadaan FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna dilatarbelakangi sejarah pembentukan FIR oleh ICAO yang kemudian diwariskan Inggris kepada Singapura dan pendelegasian oleh Indonesia kepada Singapura melalui perjanjian bilateral, (2) Dampak pengaturan FIR Singapura terhadap kedaulatan Indonesia meliputi aspek pertahanan dan keamanan, sosial-ekonomi, dan kepentingan pemberdayaan lingkungan udara, (3) Upaya-upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk *realignment* FIR Singapura meliputi bidang diplomatik, regulasi dan teknis. Hal ini membuktikan bahwa pelayanan navigasi penerbangan dalam suatu wilayah udara (FIR) tidak semata-mata untuk tujuan keselamatan penerbangan, akan tetapi memiliki kaitan yang erat dengan kedaulatan negara di wilayah udara nasional.

Kata kunci: kedaulatan negara di wilayah udara, *realignment*, *flight information region*

Abstract -- The sovereignty of the state in airspace based on the Chicago Convention of 1944 concerning *International Civil Aviation* is "Complete" and "Exclusive". But there is a phenomenon that appears in the implementation of the concept of sovereignty in the airspace of the Unitary State of the Republic of Indonesia, where there is a portion of Indonesian airspace, namely the Riau and Natuna islands

¹ Program Studi Strategi Pertahanan Udara, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan.

² Program Studi Strategi Kampanye Militer, Fakultas Strategi Pertahanan Universitas Pertahanan.

³ Fakultas Teknologi Pertahanan Universitas Pertahanan.

whose air space is in Singapore Flight Information Region (FIR) navigation service arrangements, which certainly affects sovereignty Indonesia is full and exclusive of the airspace. So it is necessary to do research on Singapore's realignment flight information region in order to enforce state sovereignty in national airspace, to analyze the causes of Singapore's Flight Information Region in the Riau and Natuna airspace, the impact of Singapore's FIR regulation on the sovereignty of Indonesian airspace, and the Indonesian government's efforts in the framework of the Singapore FIR realignment in the airspace. This study uses an explanatory qualitative approach method, research data obtained through in-depth interviews with informants using expert sampling, observation, and document review / literature studies. The results showed that: (1) The existence of the Singapore FIR in the Riau and Natuna archipelago airspace was based on the history of the formation of the FIR by ICAO which was later inherited from Britain to Singapore and Indonesia's delegation to Singapore through bilateral agreements, (2) Impact of Singapore FIR arrangements on Indonesian sovereignty covering aspects of defense and security, socio-economic, and the interests of empowering the air environment, (3) Efforts made by the Indonesian Government for FIR Singapore's realignment include diplomatic, regulatory and technical fields. This proves that flight navigation services in an airspace (FIR) are not solely for the purpose of aviation safety, but have a close relationship with the sovereignty of the country in national airspace.

Keywords: state sovereignty in airspace, realignment, flight information region

Pendahuluan

Wilayah merupakan salah satu unsur pokok sebuah negara, tiap negara memiliki wilayah tertentu dengan batas-batas yang ditentukan berdasarkan perjanjian Internasional baik bilateral maupun trilateral, berdasarkan peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Sebagai suatu negara, Indonesia memiliki wilayah yang berdasarkan Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 Tanggal 14 Nopember 2008 Tentang Wilayah Negara, pada Pasal 1 Ayat (1) dinyatakan bahwa “wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang selanjutnya disebut wilayah negara adalah salah satu unsur negara yang merupakan

salah satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial beserta dasar laut dan tanah dibawahnya, serta ruang udara diatasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung didalamnya”.⁴ Berdasarkan pengertian tersebut dapat diidentifikasi wilayah Indonesia terdiri atas tiga bagian, yaitu daratan, lautan (perairan), dan ruang udara. Wilayah negara jika dibagi secara horizontal menghasilkan batas wilayah darat dan laut, namun ketika sebuah wilayah dibagi secara vertikal akan menghasilkan batas di ruang angkasa, di dasar laut, dan tanah dibawahnya.

Ruang udara sebagai proyeksi wilayah negara secara vertikal memiliki

⁴ Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Pasal 1 Ayat (1).

arti yang sama pentingnya dengan wilayah daratan dan perairan, terutama setelah ditemukannya pesawat terbang serta adanya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Ruang udara nasional bagi bangsa Indonesia adalah satu kesatuan yang utuh dan menyatu dengan wilayah daratan dan perairan, merupakan ruang hidup bangsa Indonesia untuk tetap dipertahankan keberadaannya. Wilayah udara kedaulatan sebuah negara, dalam tinjauan pertahanan negara (*national defence*), keamanan nasional (*national security*), dan juga sekaligus dalam konteks ekonomi atau kemakmuran (*national prosperity*) terlihat jelas dalam perjalanan sejarah dunia memiliki peranan yang sangat penting dan strategis. Ancaman terhadap pertahanan negara pada hakikatnya adalah setiap usaha dan kegiatan baik dari dalam negeri maupun luar negeri yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah negara dan keselamatan segenap bangsa.⁵

Setiap negara di dunia ini mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive*) atas ruang udara di atas wilayah kedaulatannya, hal ini di nyatakan dalam Pasal 1 Konvensi

Chicago 1944 Tanggal 7 Desember 1944 tentang Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (*Convention On International Civil Aviation*). Pasal tersebut memberikan pandangan bahwa perwujudan dari kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah territorial tersebut, adalah (1). Setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya; (2). Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur dalam perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Namun alangkah naifnya apabila suatu negara tidak dapat melaksanakan kedaulatannya yang bersifat penuh dan utuh diatas wilayah udara territorialnya, hanya karena negara tersebut telah memberikan sebagian kewenangannya melalui suatu perjanjian kepada negara tetangganya dalam hal penyediaan layanan informasi penerbangan (*Flight Information Region*) dan layanan peringatan (*Alerting Service/ALRS*), pada suatu wilayah informasi penerbangan sebagai pendelegasian kewenangan dari

⁵ Peraturan Menteri Pertahanan RI Nomor 38 Tahun 2015 Tentang *Doktrin Pertahanan Negara*, Kemhan RI, Cetakan Ketiga, 2015, hlm. 33.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International of Civil Aviation Organisation/ICAO*) atas dasar pembagian ruang udara untuk informasi penerbangan. Terminologi *Flight Information Region (FIR)* adalah nomenklatur standar yang digunakan oleh ICAO (*International of Civil Aviation Organisation*) dalam hal pengelolaan *air traffic*, lalu lintas penerbangan dalam jaringan global. Seluruh anggota PBB atau *United Nation* secara otomatis menjadi anggota atau sering disebut juga “*Contracting State*” dari ICAO.⁶ Selama lebih kurang 72 tahun atau sejak tahun 1946 atas wilayah udara territorial negara Indonesia diatas Kepulauan Riau dan Pulau Natuna masih berada dibawah kontrol atau pengendalian FIR Singapura. Negara Indonesia diibaratkan pemilik tanah yang menumpang ditanahnya sendiri, memiliki kedaulatan namun tidak berdaulat. Keputusan ICAO pada saat itu berdasarkan pada ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, dimana Indonesia harus mendelegasikan ruang udaranya karena dianggap belum mampu untuk mengontrol wilayah udaranya sendiri.⁷

Penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Hal ini diatur dalam Pasal 6 UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang meyakini bahwa “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara negara Kesatuan 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”.⁸ Sedangkan dalam penjelasannya dikatakan bahwa Pemanfaatan wilayah udara merupakan implementasi dari kedaulatan Negara Republik Indonesia yang utuh dan eksklusif atas ruang udaranya, termasuk pemberian sanksi. Oleh karenanya pemerintah Indonesia berhak untuk mengelola pengaturan wilayah udara nasionalnya untuk kepentingan penerbangan serta pertahanan dan keamanan negara, termasuk FIR yang

⁶ Chappy Hakim, *Martabat Ibu Pertiwi di selat Malaka*, (Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 2017), hlm. 10.

⁷ Chappy Hakim, *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia*, (Jakarta: Red And White Publishing, 2012), hlm. 187.

⁸ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 6.

merupakan bentuk implementasi kedaulatan Indonesia atas wilayah udaranya sendiri. Namun sejak tahun 1946 hingga saat ini, FIR diketahui dipegang Singapura, kondisi tersebut dikhawatirkan lama kelamaan menyebabkan sengketa wilayah udara antara Indonesia-Singapura. Apalagi, Indonesia mendeteksi Singapura seringkali menjadikan area itu sebagai tempat latihan perang angkatan udara mereka, hal ini merupakan salah satu bentuk pelanggaran wilayah kedaulatan.

Negara yang otoritas penerbangannya menguasai wilayah kedaulatan negara lain, memang bisa menggunakan itu untuk latihan angkatan udaranya. Sekali lagi itu adalah *critical border*. Sehingga kita sangat memiliki kepentingan untuk berdaulat, untuk memiliki kekuasaan di *critical border* itu.⁹ Posisi dan peran FIR Singapura di wilayah udara Indonesia terutama di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna saat ini tentunya mengakibatkan kedaulatan negara Indonesia tidak berdaulat penuh.

Polemik pengaturan navigasi udara wilayah Indonesia yang sebagiannya dikontrol oleh Singapura sudah mengemuka sejak puluhan tahun yang lalu. Setelah berlakunya secara efektif

Konvensi Hukum Laut Internasional (*United Nations Convention on Law Of The Sea/ UNCLOS*) oleh PBB pada tanggal 16 Nopember 1994 maka mulai muncul permasalahan *Flight Information Region* dengan Singapura. Dengan berlakunya Konvensi tersebut mengakibatkan wilayah udara Indonesia menjadi lebih luas, hal dimaksud mendasarkan pada ketentuan Pasal 2 Ayat (2) UNCLOS yang menyatakan bahwa kedaulatan suatu negara termasuk ruang udara di atas laut teritorialnya. Indonesia juga menyatakan bahwa FIR yang selama ini dikelola oleh Singapura tidak termasuk wilayah udara negara Singapura melainkan termasuk di dalam wilayah ruang udara Indonesia. Pasal 3 Ayat (a) Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa konvensi tersebut hanya berlaku bagi pesawat udara sipil, dan tidak berlaku bagi pesawat udara negara, sedangkan pengendalian ruang udara (FIR) terutama bertujuan untuk menjamin keselamatan penerbangan pesawat udara sipil sehingga seharusnya pesawat militer Indonesia tidak tunduk kepada FIR. Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya kerugian bagi Indonesia yaitu pesawat militer Indonesia yang akan melakukan latihan atau

⁹ <http://militermeter.com/chappy-hakim-kita-harus-segera-mengambilalih-fir-darisingapura>

/dikutip pada tanggal 11 April 2018, pukul 10.00 WIB.

kegiatan di dalam wilayah tersebut harus minta izin atau melakukan komunikasi dengan Singapura, sedangkan kegiatan militer Singapura atau militer negara lain di wilayah tersebut tidak seluruhnya diketahui oleh Indonesia.¹⁰ Hal ini terlihat dari adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat militer Singapura. Kosekhanudnas I Jakarta mencatat militer Singapura 18 kali melanggar batas wilayah Indonesia, pelatihan militer negara Singapura di wilayah udara Indonesia khususnya di atas wilayah udara kepulauan Riau tanpa izin negara Indonesia karena FIR di atas wilayah tersebut berada pada kontrol negara Singapura.¹¹ *Flight Information Region* pada dasarnya merupakan pengaturan yang bertujuan untuk menjamin keselamatan penerbangan namun pada kenyataannya masalah tersebut sangat berkaitan dengan masalah politik, ekonomi, pertahanan keamanan serta sistem pengawasan lalu lintas udara.

Sangat disayangkan bahwa bangsa Indonesia yang memiliki wilayah kedaulatan udara yang sangat luas (sekitar 81% dari wilayah udara ASEAN), namun ada

sebagian wilayah udara Indonesia yang dikendalikan oleh Singapura (yang luas wilayahnya hanya kurang dari 1 % dari wilayah udara ASEAN). Hal ini semestinya menjadi pertimbangan bagi negara Indonesia, mengingat bahwa wilayah udara diatas daratan dan perairan Kepulauan Riau dan Natuna adalah wilayah udara yang sangat strategis dan merupakan tempat lalu lintas udara yang terpadat di dunia. Berdasarkan data dari *Official Airline Guide (OAG)* atau panduan penerbangan resmi, menyatakan bahwa rute penerbangan Singapura-Kuala Lumpur merupakan rute penerbangan terpadat dengan jumlah penerbangan selama 1 tahun sampai dengan bulan february 2018 berjumlah 30.537 penerbangan atau 84 penerbangan.¹² Sedangkan besarnya tarif biaya layanan navigasi (*Route Air Navigation Service/RANS Charge*) berdasarkan PP Nomor 6 Tahun 2009 tentang Jenis dan Tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak(BNPB) pada Dirjen Perhubungan Udara adalah USD 0,55 untuk *unit rate* per penerbangan yang dilakukan oleh FIR Singapura. Namun *RANS Charge* yang

¹⁰ Yuwono Agung Nugroho, *Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia*, (Jakarta: Bumi Intitama, 2006), hlm. 10.

¹¹ <https://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara>

¹²<http://www.bbc.com/indonesia/majalah-44014354>, dikutip tanggal 22 Juni 2018, pukul 21.00 WIB.

diterima Indonesia melalui PT. Angkasa Pura dari CAAS Singapura rata-rata pertahun kurang lebih hanya 5 juta USD dan hanya dari layanan navigasi yang dilakukan di sector A.¹³

Berbagai upaya diplomasi telah dilakukan dalam upaya pengambilalihan FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna sejak dahulu, antara lain pada *Region Air Navigation (RAN) II* di Singapura Tahun 1983, *RAN III* Tahun 1993 di Bangkok dimana Indonesia membuat proposal dan *Working Paper No. 55* yang awalnya diterima namun kemudian ditolak dengan *Counter Paper* dari Singapura. Pada tanggal 21 September 1995 ditandatangani perjanjian pengalihan batas FIR Singapura dan Indonesia yang dituangkan dalam perjanjian bersama (*agreement*) yang kemudian diratifikasi dengan Keppres No. 7 Tahun 1996 tanggal 2 Pebruari 1996, yang ditindaklanjuti dengan Surat Bersama (*Joint of Letter*) tanggal 10 Mei 1996 kemudian di ajukan ke ICAO namun belum dapat diterima karena adanya keberatan dari Malaysia jika FIR negaranya ikut dialihkan karena perjanjian tersebut. Namun Indonesia tidak tinggal diam dan makin aktif bahkan sudah

dimasukan dan menjadi amanat dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tanggal 12 Januari 2009 Tentang Penerbangan, bahwa kita harus segera mengambil alih FIR dari Singapura. Kondisi dan permasalahan FIR Singapura ini menjadi perhatian dan prioritas pula dari pemerintahan yang berkuasa di Indonesia saat ini. Salah satu implementasinya adalah Presiden Joko Widodo sudah mengeluarkan Instruksi Presiden (Inpres) pada tanggal 8 September 2015. Presiden menginstruksikan; “Agar dalam jangka waktu 3 – 4 tahun kedepan, Indonesia dapat mengambil-alih Pengontrolan Ruang Udara diatas Kepulauan Riau, Batam dan Natuna dari otoritas negara tetangga, dalam hal ini Negara Singapura”.¹⁴ mengenai pengambilalihan (*Realignment*) FIR dari Singapura dalam 3-4 tahun kedepan artinya tahun 2019. Namun hingga saat ini, hal itu belum juga terwujud.

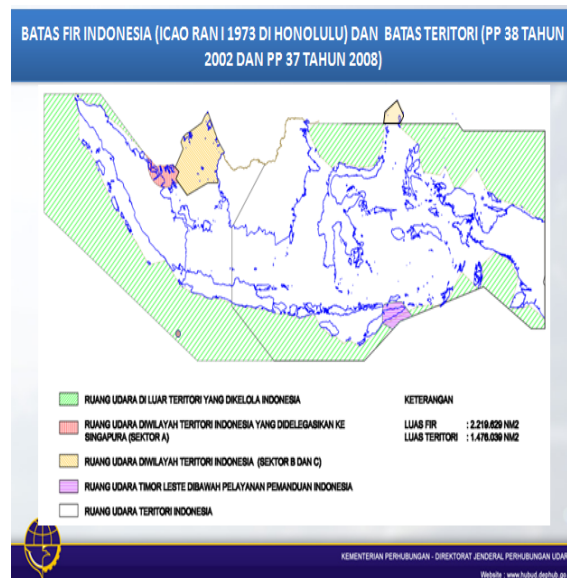
Beberapa hal pokok yang terdapat dalam perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1995 dan diperkuat oleh Keputusan Presiden No. 07 Tahun 1996 Tanggal 2 Pebruari 1996 Tentang Pengesahan *Agreement between the*

¹³ <http://indonesiannews.co/2018/02/02/setoran-maskapai-rans-charge-dari-caas-singapura-ke-pt-angkasa-pura/> , dikutip pada tanggal 22 Juni 2018 pukul 21.30 WIB.

¹⁴ <http://indonesiannews.co/2018/01/31/percepatan-peralihan-pengendalian-ruang-udara-realignment-fir-singapura-ke-fir-jakarta/>

Government Of the Republic of Singapore on the Realignment the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information adalah:

- a. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sector A kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000 feet.
- b. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan wilayah sector B kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tak terhingga (*unlimited height*).
- c. Sector 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.



Gambar 1. Batas FIR dan Teritoria Indonesia
Sumber: Dirjenhubud Kementerian Perhubungan, 2018

Penelitian ini bermaksud menggali lebih dalam topik tentang “*Realignment* FIR Singapura Dalam Rangka Penegakan Kedaulatan Negara di Wilayah Udara Nasional”, Khususnya di wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna, dalam penulisan ini diharapkan mampu memberikan sumbangsih pemikiran tentang bagaimana mengelola konflik kedaulatan yang terjadi terutama konflik kedaulatan yang melibatkan dua Negara Indonesia dan Singapura, serta sebagai bahan masukan bagi pemerintah khususnya Kementerian yang terkait, TNI khususnya TNI Angkatan Udara, dan instansi penerbangan untuk lebih bijak lagi dalam memandang konflik FIR Singapura bukan hanya sekedar kewenangan pengaturan navigasi penerbangan, namun

konflik kedaulatan yang terjadi antara Indonesia dan Singapura.

Penelitian yang dilaksanakan mengacu kepada beberapa landasan pemikiran untuk dijadikan pedoman dalam kegiatan penelitian dan sebagai acuan untuk merumuskan upaya pemecahan permasalahan yang ditemukan. Beberapa landasan hukum yang menjadi dasar penelitian antara lain: Pertama; Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (*Convention On International Civil Aviation*), Kedua; Undang-undang RI Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Ketiga; Undang-undang RI Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Keempat; Undang-undang RI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Kelima; Keputusan Presiden No. 07 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Agreement between the Government Of the Republic of Singapore on the Realignment the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information*. Selanjutnya yaitu beberapa dasar teori terkait yang digunakan sebagai pedoman penelitian antara lain: Pertama; Teori Teori Penguasaan Cooper (*cooper's control theory*) Kedua; Teori Kedaulatan Negara (Hans Kelsen). Ketiga; Teori Kedaulatan di

Ruang Udara. Keempat: Teori Kedaulatan di Ruang Udara.

Berdasarkan hal-hal sebagaimana diuraikan tersebut di atas, maka topik penelitian ini dirasa cukup layak untuk dikaji secara mandalam sesuai kompleksitas permasalahan yang terjadi dalam kurun waktu lebih dari 72 tahun, guna mengetahui yang melatarbelakangi FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang diatur oleh Singapura. Selain itu, peneliti juga mengkaji tentang dampak pengaturan FIR Singapura terhadap kedaulatan wilayah udara Indonesia, serta upaya pemerintah Indonesia dalam rangka *realignment* FIR Singapura yang sudah dan sedang dilakukan. Melalui penelitian ini diharapkan dapat diperoleh suatu rancangan atau konsep yang dapat dijadikan pertimbangan dalam penegakan kedaulatan negara di wilayah udara dengan penguasaan dan pengaturan ruang udara.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan metode Kualitatif. Menurut Prof Dr. Lexy J. Moleong penelitian deskriptif yaitu data yang dikumpulkan berupa kata-kata,

gambar dan bukan angka-angka.¹⁵ Metode penelitian kualitatif membangun pola, kategori dan temanya dari bawah keatas (induktif) dengan mengolah data ke dalam unit-unit informasi yang lebih abstrak.¹⁶ Sedangkan menurut Sugiyono metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan data dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi”.¹⁷ Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi wawancara yang dilakukan langsung kepada para informan untuk memperoleh data primer dari objek penelitian, dan penelaahan dokumen (document investigation) yang dimaksudkan untuk mengumpulkan data sekunder dari bahan-bahan pustaka berupa buku-buku, dokumen tertulis, kajian-kajian, teori-teori dan informasi

yang berkaitan dengan *realignment* FIR Singapura. Sehingga penelitian ini terarah dan dapat membuahkan hasil yang nantinya dapat bermanfaat baik secara akademis maupun praktis. Adapun teori yang diterapkan dalam penelitian yang dilaksanakan antara lain adalah Teori Penguasaan Cooper (*cooper's control theory*), Teori Kedaulatan Negara, Teori Kedaulatan di Ruang Udara, dan Teori Penegakan Hukum. Dalam penelitian ini peneliti memilih lokasi di Perum LPPNPI, kementerian dan lembaga yang terkait dengan proses *realignment* FIR Singapura, sehingga peneliti dapat menggali data lebih maksimal. Dimana kekuatan penelitian ini akan terletak pada interpretasi peneliti dan pendapat narasumber serta observasi yang dilakukan, oleh karena itu penelitian akan dilakukan dengan pendekatan kualitatif explanatory. Selanjutnya untuk mendukung pelaksanaan penelitian maka perlu dilaksanakan penentuan instrument penelitian dan informan, jadwal penelitian pengumpulan data serta analisa data.

Untuk pengumpulan data melalui wawancara, peneliti menentukan nara

¹⁵ Lexy.J. Moleong, , *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung ; Rosda, Edisi Revisi, 2005), hal. 11.

¹⁶ John.W. Creswell, *Researcht Desain Penelitian Kualitatif, Kuantitatif & Campuran*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017), hal. 248.

¹⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: CV. Alfabeta, 2017), hal. 15.

sumber yang dipilih menggunakan metode *purposive sampling*. Menurut Sugiyono *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang diharapkan, atau mungkin sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti.¹⁸ Metode wawancara yang dipilih yaitu metode wawancara semiterstruktur. Menurut Esterberg (2002) Wawancara Semiterstruktur (*Semistructure Interview*), jenis wawancara ini sudah termasuk dalam kategori *in-depth interview*, dimana dalam pelaksanaannya lebih bebas bila dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan dari jenis wawancara ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka dengan nara sumber, namun tetap dalam kendali pedoman wawancara yang disiapkan.¹⁹ Adapun Teknik pemeriksaan keabsahan data yang digunakan dilakukan dengan teknik triangulasi. Menurut Sugiyono bahwa Triangulasi dalam pengujian keabsahan atau kredibilitas data

diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara atau teknik dan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat triangulasi sumber, triangulasi teknik pengumpulan data, dan waktu.²⁰ Sedangkan Menurut Imam Gunawan bahwa Triangulasi data digunakan sebagai proses memantapkan derajat kepercayaan dan konsistensi data, serta sebagai alat bantu analisis data di lapangan. Kegiatan triangulasi dengan sendirinya mencakup proses analisa data yang dibangun selama pengumpulan data. Triangulasi mencari dengan cepat pengujian data yang sudah ada dalam memperkuat tafsir dan meningkatkan kebijakan, serta program yang berbasis pada bukti yang telah tersedia.²¹

Dalam penelitian kualitatif ini terdapat tiga tahap analisis data yaitu :

a. Reduksi data, Reduksi dilakukan dengan hanya memilih data-data pokok saja dan berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti. Aplikasi data yang didapat yang kemudian di reduksi dilakukan dengan dengan cara merangkum, memilih, hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 300.

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 319-320.

²⁰ *Ibid.*, hlm. 372.

²¹ Imam Gunawan, S.Pd., *Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta ; PT. Bumi Aksara, 2017), hal 218.

pola nya dan membuang yang tidak perlu. Sehingga data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya bila diperlukan.²²

- b. Penyajian data. Penyajian data dilakukan agar informasi yang diperoleh lebih menarik, berguna dan mudah dipahami. Menurut Sugiyono dalam penelitian kualitatif penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk table, grafik, pie chart, pictogram dan sejenisnya. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan semakin mudah difahami.²³
- c. Penarikan kesimpulan. langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah Penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi bila didukung oleh bukti yang valid dan konsisten, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.²⁴

Penarikan kesimpulan yang dilakukan dalam penulisan laporan penelitian ini didasarkan pada data yang diperoleh, dengan menggunakan teori-teori yang tepat dan sesuai dalam penulisan ini.

Hasil dan Pembahasan

Gambaran Objek Penelitian

Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI) atau disebut juga Airnav Indonesia. Perum LPPNPI lahir sebagai amanah dari undang-undang nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang kemudian oleh Pemerintah Indonesia ditindaklanjuti dengan mengeluarkan Peraturan Pemerintah nomor 77 Tahun 2012 tanggal 13 September 2012 tentang Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI), dan resmi beroperasi pada tanggal 16 Januari 2013 dan menjadi provider tunggal dalam memberikan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia. Dengan kantor pusat beralamat di Jl. Ir. H. Juanda No.1 Tangerang Banten – Indonesia. Perum LPPNPI adalah badan usaha yang menyelenggarakan pelayanan navigasi

²² Sugiyono, Op.Cit., hlm. 338.

²³ *Ibid.*, hlm. 341.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 345.

penerbangan di Indonesia, berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang seluruh modalnya dimiliki negara berupa kekayaan negara yang dipisahkan dan tidak terbagi atas saham sesuai Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara. Bertekad menjadi penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dengan standar Internasional yang mengedepankan keselamatan, keteraturan dan kenyamanan. Perum LPPNPI merupakan satu-satunya institusi yang diberi mandat oleh Pemerintah untuk memberikan layanan navigasi penerbangan di seluruh Indonesia (*Single Air Traffic Service / ATS Provider*). Perum ini mempunyai maksud dan tujuan melaksanakan penyediaan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan standar yang berlaku untuk mencapai efisiensi dan efektivitas penerbangan dalam lingkup nasional dan internasional. Perum LPPNPI atau Airnav Indonesia melakukan kegiatan:

- a. Pelayanan lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Services/ATS*) yang terdiri atas:
 - 1) Pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Control Service*).
 - 2) Pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*).

- 3) Pelayanan kesiagaan (*Alerting Service*).
 - b. Pelayanan telekomunikasi penerbangan (*Aeronautical Telecommunication/COM*) yang terdiri atas:
 - 1) Pelayanan aeronautika tetap (*Aeronautical Fixed Service-AFS*).
 - 2) Pelayanan aeronautika bergerak (*Aeronautical Mobile Services-AMS*).
 - 3) Pelayanan radio navigasi aeronautika (*Aeronautical Radio Navigation Service/ARNS*).
 - c. Pelayanan informasi aeronautika (*Aeronautical Information Services/AIS*) terdiri dari:
 - 1) Pelayanan informasi aeronautika dan peta penerbangan.
 - 2) Penerbitan dan penyebarluasan Notam (*notice to airmen*).
 - 3) Pelayanan informasi aeronautika bandar udara.
 - d. Pelayanan informasi meteorologi penerbangan (*Aeronautical Meteorological Services/MET*).
 - e. Pelayanan informasi pencarian dan pertolongan (*Search And Rescue/SAR*).
- Ke lima hal (a s/d e) tersebut di atas, adalah urusan atau tugas utama dari Airnav Indonesia. Adapun struktur organisasi kantor pusatnya dipimpin oleh

seorang Direktur Utama yang membawahi:

- a. Unsur Staf
- b. Direktur Operasi
- c. Direktur Teknik
- d. Direktur Keselamatan, Keamanan dan Standarisasi
- e. Direktur Keuangan
- f. Direktur Personalia dan Umum.
- g. Cabang Perum LPPNPI atau Airnav Indonesia, terdiri dari 2 *Flight Information Region* (FIR), yaitu:

1) FIR Jakarta, membawahi:

a) Kantor Cabang Jakarta Air Traffic Service Centre (JATSC) atau GM JATSC, yang membawahi 2 Distrik:

- DM Bandung
- DM Halim Perdana kusuma

b) Kantor Cabang Medan atau GM Medan, yang membawahi 4 Distrik:

- DM Aceh
- DM Pekanbaru.
- DM Padang.
- DM Batam.

c) Kantor Cabang Palembang atau GM Palembang, yang membawahi 3 Distrik:

- DM Pangkal Pinang.
- DM Tanjung Pinang.
- DM Jambi.

2) FIR Ujung Pandang, membawahi:

a) Kantor Cabang Makassar Air Traffic Service Centre (MATSC) atau GM MATSC, membawahi 2 Distrik:

- DM Manado.
- DM Ambon.

b) Kantor Cabang Surabaya atau GM Surabaya, membawahi 3 Distrik:

- DM solo.
- DM Yogyakarta.
- DM Semarang.

c) Kantor Cabang Denpasar atau GM Denpasar, membawahi 2 Distrik:

- DM Kupang.
- DM Lombok.

d) Kantor Cabang Balikpapan atau GM Balikpapan, membawahi 3 Distrik:

- DM Pontianak.
- DM Banjarmasin.
- DM Tarakan.

e) Kantor Cabang Jayapura atau GM Jayapura, membawahi 1 Distrik:

- DM Biak.

Hasil Penelitian

Keberadaan FIR Singapura Di Wilayah Udara Kepulauan Riau Dan Natuna

Flight information region (FIR) atau yang disebut juga dengan ruang udara yang dilayani di atas permukaan bumi. Terkait keberadaan FIR Singapura yang berada di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, berdasarkan penelitian yang telah peneliti lakukan di Perum LPPNPI melalui wawancara langsung kepada para Informan yang menjadi narasumber, observasi dan studi pustaka, peneliti mendapatkan hasil bahwa hal yang menjadi latar belakang mengapa pelayanan navigasi penerbangan di atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna berada dalam kontrol dari FIR Singapura adalah dikarenakan adanya 2 faktor, yaitu sebagai berikut:

- a. Faktor sejarah. Keberadaan FIR di dunia didasarkan kepada konvensi Chicago 1944 khususnya dalam *Annex 11* tentang *Air Traffic Service* (ATS), yang dalam ketentuan umumnya menjelaskan setiap Negara ICAO wajib menentukan bagian-bagian dari wilayah udaranya tempat pemberian pelayanan lalu lintas udara untuk kepentingan keselamatan. Hingga akhirnya pada tahun 1948 negara-negara anggota ICAO melakukan pertemuan untuk

membicarakan pembentukan tentang FIR, yang memutuskan membagi wilayah penerbangan menjadi 9 (Sembilan) wilayah penerbangan, termasuk salah satunya adalah FIR Natuna yang menjadi salah satu bagian dari *Flight Information Region Over the South China Sea Oceanic Airpace* atau *Singapore Flight Information Region*.” Pada saat pembagian FIR oleh ICAO setelah Konvensi Chicago 1944, Indonesia saat itu baru menjadi negara merdeka, sementara Singapura dan Malaysia pada saat itu masih merupakan jajahan/dibawah kolonial negara Inggris, sehingga begitu Malaysia merdeka dan terpisah dengan Singapura pada tahun 1965, maka warisan Inggris terkait pengaturan wilayah udara di atas Kepulauan Natuna dan Riau diberikan kepada Singapura, disamping itu juga dikarenakan pada saat itu Negara Indonesia belum diakui sebagai negara kepulauan, sehingga wilayah udara di atas natuna dianggap sebagai laut bebas dan yang berhak mengatur penerbangan di wilayah udara tersebut adalah negara yang terdekat yaitu Inggris yang kemudian diwariskan kepada Singapura. Setelah UNCLOS efektif diberlakukan tahun 1984,

Indonesia baru mempunyai dasar hukum untuk memperlengkapannya, karena sebelum UNCLOS berlaku wilayah Udara diatas Kepulauan Riau dan Natuna masih dianggap laut bebas sehingga Indonesia tidak memiliki kedaulatan di wilayah udara tersebut. Dengan berlakunya UNCLOS dan Indonesia diakui sebagai negara kepulauan maka dilakukan penarikan batas wilayah dari titik pangkal pulau terluar sehingga kemudian masuk dalam wilayah udara nasional Indonesia.

- b. Faktor pendelegasian pengaturan pelayanan navigasi penerbangan. Dari aspek hukum, keberadaan FIR Singapura yang berada diatas Kepulauan Natuna dan Riau adalah didasarkan adanya perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura yang ditandatangani pada tanggal 21 September 1995 di Singapura, yang kemudian telah diratifikasi menjadi Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 Tanggal 2 Februari 1996 Tentang Pengesahan *Agreement Between The Government of The Republic of Indonesia and The Government of The Republik of Singapore on The Realignment of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region*

and The Jakarta Flight Information Region. yang pada intinya mengatur tentang Pengontrolan ruang udara diatas natuna di serahkan kepada Singapura, yang berlaku selama 5 Tahun dan harus dievaluasi pada tahun 2001 namun belum ada evaluasi sampai sekarang. Dalam perjanjian bilateral tersebut mengatur tentang batas FIR Jakarta dan FIR Singapura, pendelegasian wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura, prosedur koordinasi *Air Traffic Control (ATC)* serta pengaturan tarif pelayanan navigasi udara atau *Route Air Navigation Services Charges (RANS Charge)*. Adapun dasar hukum pendelegasian pengaturan pelayanan wilayah udara secara hukum internasionalnya adalah Annex 11 Konvensi Chicago yang memberikan kewajiban kepada negara-negara yang memiliki wilayah udara untuk memberikan *Air Traffic Services*, tapi kalau negara tidak bisa memberikan negara tersebut bisa mendelegasikan kepada negara lain. Sedangkan dasar hukum Nasionalnya adalah Pasal 63 Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan dan kemudian diperbaharui dengan UU No. 1 tahun

2009 tentang Penerbangan pada Pasal 262. Namun demikian pendelegasian tersebut bukan berarti mendelegasikan ataupun mengurangi kedaulatan negara Indonesia di udara, sebagaimana prinsip yang terkandung dalam Annex 11 dan Pasal 1 konvensi Chicago tentang kedaulatan negara di udara yang bersifat *Complete* dan *Exclusive*.

Dampak Pengaturan FIR Singapura Terhadap Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia

Pengaturan pelayanan navigasi penerbangan yang dilakukan oleh *flight information region* Singapura atas sebagian wilayah udara nasional Indonesia, di atas kepulauan Riau dan Natuna yang berlangsung sejak kemerdekaan Singapura pada Tahun 1965 sebagai warisan dari kolonial Inggris, menurut sebagian pihak tidak ada kaitannya dengan kedaulatan Indonesia terutama kedaulatan di wilayah udara Indonesia di atas kepulauan Riau dan Natuna serta wilayah udara Nasional Indonesia di sekitarnya. Namun demikian pada kenyataannya memberikan implikasi atau dampak terhadap kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional. Berdasarkan data yang diperoleh dari para

informan bahwa keberadaan FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna memberikan dampak atau implikasi terhadap aspek-aspek kehidupan yang merupakan kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional, antara lain aspek pertahanan dan keamanan, sosial ekonomi, dan pemberdayaan lingkungan udara.

a. Aspek Pertahanan dan Keamanan. Dari sudut pandang sistem pertahanan, dengan adanya FIR yang dikuasai atau dikendalikan oleh negara lain, namun wilayah udaranya ada di wilayah Indonesia menjadi permasalahan sendiri yang sangat kompleks, apalagi area tersebut memang menjadi area sistem pertahanan udara Indonesia dan berbatasan dengan beberapa Negara, sehingga berkaitan dengan kedaulatan Negara Indonesia di udara. Hal ini menjadi latar belakang mengapa Indonesia harus segera *re-align* FIR Singapura karena fokusnya berkaitan dengan kedaulatan Indonesia yang terganggu khususnya dengan sistem pertahanan. Pendelegasian FIR Singapura di atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna memberikan kewenangan Singapura untuk membuat *air ways*, menentukan *danger area*, sehingga kehilangan

fungsi kontrol di udara dari Indonesia sebagai negara yang berdaulat di wilayah udara tersebut. Serta dalam prakteknya operasi militer tidak dapat dilaksanakan di daerah tersebut karena adanya keterbatasan akibat kontrol udara yang ada pada negara Singapura yang tentunya menguntungkan bagi negara Singapura. Perjanjian yang telah terjadi antara Indonesia dengan Singapura terkait *Military Training Area (MTA) I dan II* sebagai *Tradisional Military Training Area*, membuat Indonesia posisinya seperti tidak bisa berbuat apa-apa, seolah-olah “kewenangan atau kedaulatan” Indonesia di wilayah udara yang dikontrol FIR Singapura membuat Indonesia tidak bisa mengontrol apa-apa. Bahkan pesawat Indonesia baik sipil maupun militer yang akan melintas harus beberapa kali menghindar atau avoid dengan apa yang dinamakan daerah “Danger Area” karena termasuk daerah yang diperjanjikan sebagai MTA, hal ini dari segi efektifitas waktu dan ekonomi tentunya sangat berpengaruh. Meskipun perjanjian tersebut semestinya berlangsung sejak Tahun 1995-2000, kemudian diperpanjang selama 5 tahun dan telah berakhir Tahun 2005. Selanjutnya pada

Tahun 2007 ada penandatanganan *Depence Cooperation Agreement (DCA)* antara Menteri Pertahanan Indonesia dengan Menteri Pertahanan Singapura yang ditandatangani di Tapak Siring Bali bersamaan dengan perjanjian Ekstradisi terhadap koruptor (namun belakangan perjanjian Ekstradisi tidak berjalan), DCA yang memberatkan Indonesia karena disepakatinya suatu area *Alva* dan *Bravo*, area *Alva* untuk latihan angkatan udara dan *Bravo* untuk latihan angkatan laut Singapura yang sangat luas yang mendekati antara Changi Airport dan Pulau Natuna, sesuai dengan Hukum Tata Negara Indonesia setiap agreement atau perjanjian dengan negara lain harus diratifikasi oleh DPR, namun DCA tersebut tidak diratifikasi oleh DPR Indonesia sehingga secara sepihak menurut Indonesia perjanjian DCA itu tidak berlaku, akan tetapi dalam prakteknya Singapura pada waktu itu masih menganggap DCA itu sudah dan atau masih berlaku, karena bagi Singapura tidak perlu lagi diratifikasi dan di satu sisi Singapura memang sangat diuntungkan dengan DCA tersebut karena tidak mempunyai wilayah untuk latihan militer. Indonesia telah beberapa kali melayangkan protes tentang penggunaan “Danger

Area” oleh Singapura untuk latihan militer dengan negara ketiga meskipun dalam perjanjian DCA dipersyaratkan untuk meminta izin dengan Indonesia. karena Indonesia memang menganggap DCA sudah tidak berlaku.

Dari segi keamanan negara, dampak dari pengaturan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna oleh FIR Singapura terhadap kedaulatan negara Indonesia adalah terjadinya pelanggaran wilayah udara oleh pesawat udara sipil ataupun pesawat udara (militer) negara asing yang memasuki wilayah udara Indonesia melalui wilayah udara yang dikontrol oleh FIR Singapura ataupun Malaysia, yang tidak memiliki izin dan tidak dilengkapi dengan *security clearance* melainkan hanya melaporkan terkait navigasi penerbangannya kepada FIR Singapura (ATC Singapura), hal ini masih terjadi dan berhasil dimonitor bahkan hingga dilakukan tindakan oleh Kohanudnas selaku pelaksana penegakan hukum dan kedaulatan negara di wilayah udara nasional. Berdasarkan data pelanggaran wilayah udara nasional (Garwiludnas) dari Kohanudnas, pada tahun 2018 sampai dengan bulan September diperoleh data sebagai berikut:

Tabel 1. Data Garwilud Indonesia Tahun 2018 s.d. Bulan September. Sumber Staf Intelijen Kohanudnas 2018

No	Wilayah	Negara	Spl	Mltr	Jlh
1	Kosek hanudnas I Jakarta	Amerika Australi a Jepang Bermuda Non Ngr Anguilla Malaysia	8 1 3 1 1 1	11 3	29
2	Kosek hanudnas II Makassar	Azerbaijan Cina Amerika	1 1	1	3
3	Kosek hanudnas III Medan	Amerika		4	4
3	Kosek hanudnas IV Biak	Amerika Non Negara	1 1		2
Jumlah			19	19	38

- b. Aspek kepentingan sosial ekonomi.
Terkait aspek ekonomi penggunaan ruang udara (*use of air space*), dimana dewasa ini manusia untuk kepentingan kehidupannya cenderung memilih transportasi udara sebagai transportasi yang ekonomis untuk kecepatan dan efisiensi waktu. Sehingga manusia atau pesawat transportasi untuk melewati wilayah udara negara lain, melewati

jalur-jalur (*air ways*) dan harus membayar, hal ini tentunya dari segi ekonomi akan menjadi pendapatan Negara yang tentunya berguna bagi perekonomian negara Indonesia. Dalam aspek kepentingan sosial sebagai efek domino, dengan adanya bandara-bandara dan traffic penerbangan yang ramai/padat terjadi peningkatan pergerakan manusia dan menarik manusia untuk hidup di wilayah tersebut, sehingga meningkatkan sosial budaya dan ekonomi di wilayah tersebut dalam hal ini kepulauan Riau dan Natuna, jadi tidak kepentingan di wilayah udaranya saja.

- c. Aspek kepentingan pemberdayaan lingkungan udara. Keberadaan FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna pada hakekatnya bertujuan untuk keteraturan dan keselamatan lalu lintas penerbangan, namun jika ditinjau dari aspek kedaulatan udara maka tentu ada dampak terhadap kedaulatan negara Indonesia terutama di wilayah udara. Karena tentu ada hak dan kewenangan Indonesia yang menjadi dibatasi atau berkurang sebagai negara berdaulat terkait kepentingan pemberdayaan lingkungan udara, dalam pengontrolan

dan pengawasan diatas maupun dibawah wilayah udara tersebut, karena pesawat menimbulkan tingkat kebisingan, dalam FIR hal ini juga diatur karena disekitar bandara ada kehidupan masyarakat yang terpengaruh juga.

Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Rangka *Realignment* FIR Singapura Yang Sudah Dan Sedang Dilakukan

Dari hasil penelitian diperoleh data bahwa dalam rangka *realignment flight information region* Singapura diatas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, telah dilakukan berbagai upaya oleh Pemerintah Indonesia melalui Kementerian atau Lembaga terkait, namun hingga saat ini wilayah udara tersebut masih berada dalam kontrol FIR Singapura. Sebenarnya pada Tahun 1993 Indonesia pernah mengajukan proposal tentang perubahan batas FIR Jakarta dan FIR Singapura, berikut mengambil alih pelayanan navigasi penerbangan di atas wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, yang dikenal dengan *working paper No. 55* atau *Realignment of Indonesian FIR*, pada sidang ASPAC III di Bangkok Thailand. Dalam sidang tersebut *working paper* tersebut diterima, namun Singapura mengajukan *counter paper* yang pada

intinya merasa keberatan. Sehingga ICAO menyarankan untuk diselesaikan secara bilateral oleh Indonesia dan Singapura, yang kemudian menghasilkan perjanjian (*agreement*) antara pemerintah Indonesia-Singapura pada tahun 1995. Sementara upaya *realignment* FIR Singapura hingga saat ini masih terus dilakukan oleh tim yang anggotanya bersumber dari kementerian atau lembaga terkait yang dikoordinir oleh Kementerian Koordinator Kemaritiman. Untuk proses *realignment* FIR Singapura dilakukan upaya-upaya dalam 3 aspek yaitu diplomasi oleh Kementerian Luar Negeri, aspek regulasi oleh Kementerian Perhubungan dan aspek teknis oleh Airnav Indonesia.

Upaya diplomasi telah dilakukan oleh Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perhubungan baik melalui pembicaraan bilateral dengan Singapura maupun dengan menyampaikan keinginan Indonesia kepada ICAO maupun dalam forum pertemuan regional navigasi penerbangan (*RAN meeting*) di Bangkok sebagai agenda rutin yang diadakan 10 tahun sekali, namun intinya tetap dikembalikan untuk dibicarakan secara bilateral terlebih dahulu oleh Indonesia dan Singapura, serta mensyaratkan kemampuan Indonesia untuk mengontrol wilayah udara yang saat ini di kontrol FIR

Singapura dengan teknologi yang memiliki kemampuan yang sama atau melebihi yang dikuasai oleh Singapura.

Disisi lain upaya-upaya yang telah dan sedang dilakukan oleh kementerian perhubungan bersama kementerian dan lembaga terkait dalam rangka *realignment* FIR Singapura antara lain:

- a. Kementerian Perhubungan udara bersama Airnav Indonesia telah melakukan pertemuan dengan perhubungan udara Singapura dan Malaysia untuk menyampaikan kesiapan Indonesia untuk melayani ruang udara di kepulauan Riau dan Natuna.
- b. Pada Tahun 2017 mengundang dan mengajak Kementerian Pertahanan RI dan TNI AU ke Singapura untuk membahas permasalahan *realignment* dengan pihak Singapura dan Malaysia, negara Malaysia menyambut baik namun tetap meminta agar Treaty 1982 sebagai kompensasi atas pengakuan terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan tetap dijalankan terkait hak akses atau koridor bagi pesawat yang melintas dari Malaysia Barat ke Timur ataupun sebaliknya. Adapun dengan Singapura beberapa kali telah dilakukan pertemuan antara Dirjen Hubud dengan CAAS Singapura membahas

masalah teknis tentang pelayanan penerbangan untuk tahap I di wilayah Matak dan Natuna untuk Flight Level 20.000 kaki ke bawah, setelah itu baru meningkat ke atas.

- c. Konsultasi dengan ICAO, intinya ICAO menyarankan untuk dibicarakan secara bilateral, dan sebaiknya yang dijadikan alasan adalah peningkatan pelayanan dan keselamatan. Serta dipaparkan bahwa apabila Indonesia yang melayani maka pelayanan di wilayah tersebut akan lebih baik, karena Kemhub dan Airnav telah memiliki ADSB dan akses komunikasi VHF yang lebih jelas ketimbang dilayani dari Singapura ataupun Malaysia.

Dari segi teknis Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) telah melakukan upaya mempersiapkan sumber daya manusia, sarana-prasarana dan peningkatan teknologi navigasi penerbangan dalam rangka *realignment* FIR Singapura. Endaryono menerangkan “upaya-upaya yang telah dilakukan Perum LPPNPI (Airnav Indonesia) dari segi teknis antara lain:

- a. Airnav menyiapkan fasilitas, prosedur dan SDM.
- b. Untuk sektor B dan C lapis bawah (*Flight level* 0- 20.000 ft) berlokasi di Tanjung Pinang, terkait fasilitas, prosedur dan SDM telah siap pada bulan Januari 2018 dan telah diawasi oleh 70 personel Airnav.
- c. Untuk sektor B dan C lapis atas (*flight level* diatas 20.000 ft), serta sektor A lapis atas dan bawah, fasilitasnya ada di gedung Airnav Pusat namanya New JATSC yang sedang dalam proses lelang dan direncanakan untuk siap diimplementasi pada bulan Oktober 2019.

Adapun data kesiapan yang telah dilakukan oleh Airnav Indonesia (Perum LPPNPI), selaku pelaksana fungsi teknis dalam rangka *realignment* (pengambilalihan) pelayanan navigasi penerbangan dari Singapura di Wilayah Udara kepulauan Riau dan Natuna, dari segi teknis dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut ini.

Tabel 2. Data Kesiapan Personel Operasi

Lokasi	Kompetensi	Readines
Ranal	Aerodrome Control	100%
Matak	Aerodrome Control	100%
Tj. Pinang	APP Control Surv.	100%
Pontianak	APP Control Surv.	100%
Pontianak	FSO	100%

Sumber: Airnav 2018

Tabel 3. Data Kesiapan Fasilitas Komunikasi

Lokasi	Rad. Com	Reco-rding	Ijin Stsn Rad.	Jar. VSAT	Direct Speech
Ranai	OK	OK	OK	OK	OK
Matak	OK	OK	OK	OK	OK
Tj. Pinang	OK	OK	OK	OK	OK
Pontia-nak	OK	OK	OK	OK	OK

Sumber: Airnav 2018

Tabel 4. Data Kesiapan Navigasi

No.	Lokasi	Fasilitas	Status	Ket.
1.	Tj. Pinang	VOR/DME "TPG" NDB "TI"	OK	Gunakan peralatn existing
2.	Pontia-nak	VOR/DME "PNK" NDB "AT"	OK	Gunakan peralatn existing
3.	Natuna	VOR/DME "NTA" NDB "RN"	OK	Gunakan peralatn existing
4.	Matak	NDB "MK"	OK	Gunakan peralatn existing

Sumber: Airnav 2018



Gambar 2. Gambar Kesiapan Navigasi

Sumber: Airnav 2018

Tabel 5. Data Kesiapan Surveillance

No	Lokasi	Fasilitas Surveillance	Status	Ket.
1.	Tj. Pinang	Radar	OK	Gunakan peralatn existing
2.	Pontia-nak	Radar ADS-B	OK	Gunakan peralatn existing
3.	Natuna	Radar ADS-B	OK	Gunakan peralatn existing
4.	Matak	ADS-B	OK	Menggunakan peralatn existing

Sumber: Airnav 2018



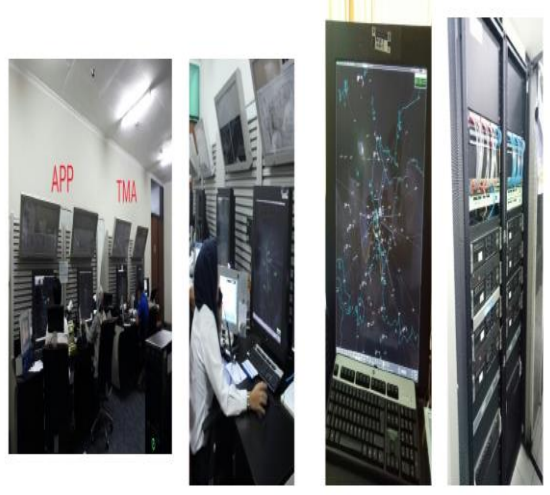
Gambar 3. Radar Tj. Pinang, Natuna dan Matak
Sumber: Airnav 2018



Gambar 5. Gedung Operasi Sektor A, B dan C
Ground-FL 20.000 Ft
Sumber: Airnav 2018



Gambar 4. Radar Pontianak
Sumber: Airnav 2018



Gambar 6. ATC System Pontianak
Sumber: Airnav 2018

Tabel 6. Data Kesiapan ATC System Tanjung Pinang dan Pontianak

No	Lokasi	Fasilitas ATS System	Status
1.	Tj. Pinang	5 set CWP 1 CWP MCC	Ready
2.	Pontianak	2 set CWP	Ready

Sumber: Airnav 2018

Dari ketiga aspek dalam upaya *realignment* FIR Singapura, yang telah telah siap dilakukan adalah regulasi dan teknik, namun tidak dapat di implementasikan dalam kontrol pelayanan navigasi penerbangan dikarenakan belum selesainya proses diplomasi antara

pemerintah Indonesia dengan Singapura dalam hal ini kementerian Luar Negeri, sehingga kontrol pelayanan navigasi penerbangan yang berada di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna masih dilakukan oleh FIR Singapura.

Pembahasan

Keberadaan FIR Singapura Di Wilayah Udara Kepulauan Riau Dan Natuna

Sesuai data penelitian yang ditemukan pada subfokus a, bahwa latar belakang mengapa pelayanan navigasi penerbangan diatas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna berada dalam kontrol dari FIR Singapura adalah dikarenakan adanya faktor sejarah pembagian wilayah penerbangan oleh negara-negara anggota ICAO pada Tahun 1948, dimana ICAO menunjuk Inggris yang pada saat itu menguasai Singapura dan Malaysia untuk melakukan pelayanan navigasi penerbangan di sekitar wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, yang waktu itu merupakan wilayah udara diatas laut bebas dikarenakan belum masuk sebagai wilayah Indonesia karena belum berlakunya UNCLOS dan belum diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan.

Keberadaan FIR Singapura berlanjut dengan adanya perjanjian bilateral negara Indonesia dengan Singapura pada Tahun 1995, terkait pendelegasian atau pemberian wewenang pengaturan pelayanan navigasi penerbangan diatas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura, meskipun pada prinsipnya pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan tersebut tidak berarti mendelegasikan kedaulatan negara Indonesia kepada Singapura atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna.

Ditinjau dari teori kedaulatan di ruang udara khusus dalam perkembangan pemahaman ruang udara setelah Konvensi Chicago Tahun 1944, dimana kedaulatan negara atas ruang udaranya adalah bersifat penuh(komplit) dan eksklusif, dengan 3 (tiga) indikator yang harus dipenuhi yaitu penguasaan ruang udara (control of the air), penggunaan wilayah udara (use of air space) dan penegakan hukum (law enforcement).²⁵ Maka terhadap keberadaan FIR Singapura sebelum berlakunya UNCLOS dan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan adalah tidak mengurangi atau berpengaruh terhadap kedaulatan

²⁵ Supri Abu, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Hanjar Seskoau A-55, (Lembang, tanggal 9 Juli, 2018). hlm 11.

Indonesia, karena wilayah udara yang berada di atas kepulauan Riau dan Natuna pada saat itu masih berada diluar wilayah udara kedaulatan Indonesia. Sehingga pada saat itu tidak ada penguasaan ruang udara (*control of the air*) oleh negara Indonesia, penggunaan wilayah udara (*use of air space*) pada saat itu adalah bebas karena berada di atas laut bebas dan bukan merupakan laut territorial Indonesia dan penegakan hukum negara (*law enforcement*) sebagai wujud implementasi dari kedaulatan negara pada saat itu tidak dapat dilakukan. Hal ini dikarenakan faktor-faktor penegakan hukum masih belum ada. Hal ini sesuai dengan faktor-faktor yang mempengaruhi atau menjadi indikator dalam teori penegakan hukum, yaitu hukum itu sendiri (undang-undang), pihak-pihak yang membentuk atau menerapkan hukum (penegak hukum), sarana dan fasilitas penegakan hukum. Masyarakat dan kebudayaan.²⁶

Setelah diberlakukannya UNCLOS 1982 dan diakuinya Indonesia sebagai negara kepulauan, maka terhadap wilayah perairan antar pulau yang dulunya terpisah dan kemudian ditarik garis

pangkal yang menghubungkan antar pulau, sehingga terbentuklah laut territorial sebagai wilayah kedaulatan yang mana kedaulatan itu berlaku kebawah dan tegak lurus ke wilayah udara di atasnya, Indonesia memiliki kedaulatan yang komplit dan eksklusif. Pendelegasian kewenangan pengaturan wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna dari Indonesia kepada FIR Singapura yang ditunjuk oleh ICAO selaku organisasi penerbangan internasional melalui perjanjian bilateral. Bukanlah berarti bahwa Indonesia menyerahkan kedaulatannya, sehingga Singapura atas dasar pendelegasian tersebut dapat dengan leluasa berbuat, bahkan untuk kepentingan negaranya dengan mengesampingkan negara Indonesia sebagai negara yang sesungguhnya berdaulat. Ibarat sebidang tanah Singapura hanya diberikan kuasa untuk mengelolanya, sedangkan pemiliknya tetap negara Indonesia.

FIR sangat berhubungan dengan kedaulatan suatu negara, hal ini berdasarkan Annex 11 pada bagian 2 Konvensi Chicago yang menyatakan bahwa "*Contracting state shall*

²⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2014), hlm. 8.

determine,... for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic service will be provided". Ketentuan ini menunjuk kepada kewajiban negara untuk memberikan pelayanan lalulintas udara untuk penerbangan (dalam bentuk FIR) dan sebagai bukti pengakuan setiap negara akan adanya kedaulatan negara diruang udara. Adapun untuk wilayah udara tak bertuan atau yang tanpa kedaulatan ditetapkan berdasarkan perjanjian secara regional yang melibatkan negara yang berada di sekitar wilayah yang bebas tersebut, hal ini diatur dalam ketentuan Annex 11 Pasal 2.1.2 bahwa *"Those portions of the airspace over the high seas or in airspace of indetermined sovereignty where air traffic services will be provided shall be determined on the basis of regional air navigation agreements"*.

Sehingga sesungguhnya yang mendasari pemberian dan pembagian wilayah udara untuk pelayanan lalulintas udara adalah berdasarkan wilayah kedaulatan, walaupun ada pendelegasian pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan oleh suatu negara kepada negara lain tentunya dengan pembatasan. Dengan kata lain penentuan FIR adalah berdasarkan wilayah kedaulatan, sehingga

bicara FIR juga berhubungan dengan kedaulatan, dan bukan semata-mata tentang keamanan dan keselamatan penerbangan. Terhadap wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna, sebagai pemilik wilayah Indonesia memiliki kedaulatan yang komplit dan eksklusif atas wilayah udara tersebut.

Dampak Pengaturan FIR Singapura Terhadap Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia

Data penelitian pada subfokus b, menunjukkan dampak atau implikasi dari keberadaan FIR Singapura yang berada di atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna terhadap kedaulatan wilayah udara Indonesia, terkait aspek-aspek yang berhubungan kehidupan suatu negara. Adapun dampak terhadap aspek-aspek kehidupan yang merupakan kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional, antara lain aspek pertahanan dan keamanan, ekonomi, sosial, dan pemberdayaan lingkungan udara.

Ditinjau dari teori kedaulatan Negara menurut Hans kelsen bahwa kedaulatan adalah suatu kualitas penting dari negara yang berarti bahwa negara merupakan suatu kekuasaan tertinggi, dan kekuasaan didefenisikan sebagai hak atau kekuasaan

untuk mengatur /memaksa.²⁷ sehingga dengan dikontrolnya ruang udara di atas kepulauan Riau dan Natuna sebagai bagian dari wilayah udara nasional, maka hilang atau berkurangnya hak atau kekuasaan negara Indonesia untuk mengatur wilayah udaranya sendiri. Bila dikaitkan dengan teori kedaulatan di ruang udara maka berkurangnya fungsi atau elemen penguasaan di udara (*control of the air*). Penggunaan wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna yang berada dibawah control FIR Singapura disamping untuk tujuan keamanan dan keselamatan, namun mengandung aspek kepentingan ekonomis penerbangan dan cenderung untuk kepentingan yang menguntungkan negara Singapura, serta membatasi kepentingan pertahanan dan keamanan negara Indonesia dalam rangka menegakkan kedaulatan dan keutuhan wilayah Indonesia. Hal ini tentu saja tidak sesuai dengan prinsip kedaulatan negara di ruang udara, terutama terhadap elemen penggunaan ruang udara (*use of air space*) oleh negara Indonesia selaku negara yang berdaulat.

Selanjutnya dalam teori kedaulatan negara, Hans Kelsen menambahkan

bahwa hubungan yang diperlukan antara negara dibentuk hanya dengan hukum internasional, dan hanya jika diakui bahwa hukum internasional menentukan bidang-bidang validitas tatanan hukum dari negara-negara ini. Namun demikian hukum internasional hanya berlaku karena diakui oleh negara yang disebut pertama, yang “berdaulat” karena tatanan hukum internasional dipandang sebagai bagian dan oleh sebab itu lebih rendah dari tatanan hukumnya.²⁸

Dikaitkan dengan penyimpangan terhadap perjanjian bilateral Indonesia dengan Singapura tentang DCA yang berdasarkan hukum nasional Indonesia harus diratifikasi namun hingga sekarang tidak diratifikasi oleh DPR Indonesia, sehingga bagi Indonesia perjanjian itu tidak, namun pihak Singapura menganggapnya tetap berlaku. Hal ini tentunya sangat bertentangan dengan teori kedaulatan negara, karena perjanjian bilateral tersebut sebagai norma hukum internasional tidak diakui oleh Indonesia sebagai negara berdaulat atas apa yang menjadi obyek dalam perjanjian. Akibatnya elemen kedaulatan negara Indonesia diruang udara diatas kepulauan

²⁷ Hans Kelsen, *General Theory Of Law and State* (Russel, New York: diterjemahkan dalam

bahasa Indonesia oleh Raisul Muttaqien, 2016), hlm. 539.

²⁸ *Ibid.*, hlm. 542.

Riau dan Natuna terkait penegakan hukum (*law enforcement*) menjadi tidak berfungsi atau tidak dapat ditegakkan terhadap para pelaku pelanggaran wilayah udara.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan FIR Singapura di wilayah udara nasional Indonesia, khususnya di wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna, memberikan dampak yang kurang baik terhadap kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional. Khususnya terhadap sistem pertahanan dan keamanan sebagai wujud kedaulatan dan harkat martabat Indonesia sebagai negara yang berdaulat, dimata negara-negara di lingkungan regional maupun dunia.

Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Rangka *Realignment* FIR Singapura: Yang Sudah dan Sedang Dilakukan

Dari data penelitian subfokus c, dapat diketahui bahwa berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka *realignment* FIR Singapura. Upaya-upaya yang dilakukan meliputi 3 (tiga) hal yaitu diplomasi, regulasi dan teknis, yang dilakukan oleh kementerian dan lembaga terkait, dengan koordinator

yang ditunjuk oleh Pemerintah yaitu Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman (Kemkomaritim). Namun dalam pelaksanaannya hingga saat ini masih belum mencapai apa yang menjadi tujuan, yaitu menata atau mengambilalih penguasaan atas pelayanan navigasi penerbangan di atas kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura.

Ditinjau dari teori penguasaan Cooper (*coopers control theory*), yang menyatakan kedaulatan negara di udara ditentukan oleh kemampuan negara yang bersangkutan untuk menguasai ruang udara yang ada di atas wilayahnya. Kemampuan dimaksud bertitik tolak dari dua segi yaitu segi hukum dan segi teknologi penerbangan.²⁹ Dalam upaya *realignment* segi hukum telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia, melalui upaya diplomasi dan regulasi, yang kemudian memberikan hasil dalam bentuk perjanjian-perjanjian bilateral yang telah dilakukan, namun sangat disayangkan karena perjanjian bilateral sebagai sumber hukum Internasional yang berhasil dilakukan dalam rangka *realignment* FIR Singapura tersebut, justru menguntungkan pihak Singapura dan

²⁹ Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara*, (Jakarta, Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972), Hal 104.

tidak memberikan manfaat yang berarti kepada Indonesia, terutama dalam hal penegakan kedaulatan negara Indonesia di atas wilayah udara nasional khususnya di atas kepulauan Riau dan Natuna. Sebaliknya malah menjadi bumerang atau senjata yang digunakan oleh Singapura untuk tetap mempertahankan keberadaan atau existensi FIR nya di atas kepulauan Riau dan Natuna. Padahal sebagai negara yang berdaulat atas wilayah tersebut, semestinya Indonesia memiliki dasar hukum yang kuat untuk mengambilalih pengaturan lalu lintas udara di wilayah tersebut. Diplomasi yang dilakukan masih dalam tataran teknis dan belum pada level tataran kebijakan.

Dari segi teknis, upaya yang dilakukan dengan meningkatkan fasilitas, prosedur dan sumber daya manusia telah memberikan hasil yang cukup signifikan. Namun hasil tersebut belum dapat di implementasikan dikarenakan dasar hukum yang menjadi landasan dalam *realignment* pelayanan navigasi penerbangan FIR Singapura di atas kepulauan Riau dan Natuna belum berhasil diwujudkan. Upaya-upaya teknis yang telah dilakukan tidak dibarengi dengan keberhasilan dalam proses diplomasi, karena masih adanya perbedaan pemahaman dalam pentingnya proses

diplomasi sebagai suatu cara untuk mempercepat proses *realignment* FIR Singapura. Akibatnya proses *realignment* seolah-olah jalan ditempat, dan target *realignment* yang diharapkan pemerintah akan tercapai pada tahun 2019, belum memperlihatkan hasil yang signifikan. Kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional masih belum dapat ditegakkan secara komplit dan eksklusif.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam rangka *realignment* FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, telah dilakukan upaya-upaya oleh pemerintah Indonesia melalui kementerian dan lembaga terkait meliputi upaya diplomasi, regulasi dan teknologi. Namun upaya tersebut belum berjalan paralel dan maksimal, dikarenakan upaya teknis yang sudah berhasil dan sedang dilakukan, tidak diimbangi dengan keberhasilan upaya diplomasi, sehingga upaya teknis yang berhasil dilakukan tidak dapat dipergunakan karena masih belum ada dasar hukum sebagai landasan operasionalnya.

Penutup

Kesimpulan

1. Keberadaan FIR Singapura di atas wilayah udara nasional Indonesia khususnya di atas kepulauan Riau dan

Natuna dilatarbelakangi oleh faktor sejarah pembagian wilayah penerbangan oleh negara-negara anggota ICAO pada Tahun 1948, yang didasarkan pada ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944. Serta adanya pendelegasian pengaturan pelayanan navigasi penerbangan di atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna oleh negara Indonesia kepada Singapura melalui perjanjian bilateral pada Tahun 1995, meskipun pada prinsipnya pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan tersebut tidak berarti mendelegasikan kedaulatan negara Indonesia kepada Singapura atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, karena sesungguhnya kedaulatan negara berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago adalah bersifat “complete” dan “exclusive”. Disisi lain adanya keterbatasan yang dimiliki oleh Indonesia untuk melaksanakan pelayanan navigasi penerbangan di atas wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna, terkait dengan sumber daya manusia yang masih kurang, sarana prasarana dan teknologi peralatan (*equipment*) pelayanan navigasi penerbangan yang dimiliki FIR Indonesia yang masih belum memadai, juga menjadi latar belakang

keberadaan FIR Singapura di atas wilayah udara tersebut.

2. Pengaturan FIR Singapura di wilayah udara nasional Indonesia khususnya di wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna, melalui pendelegasian pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan Indonesia kepada FIR Singapura, memberikan dampak yang kurang baik terhadap kedaulatan negara Indonesia di wilayah udara nasional. Khususnya terhadap sistem pertahanan dan keamanan sebagai wujud kedaulatan dan harkat martabat Indonesia sebagai negara yang berdaulat, baik dari segi penerbangan sipil maupun militer di Indonesia, pelaksanaan operasi militer dalam rangka pertahanan dan keamanan, serta penegakan hukum yang dilaksanakan oleh Komando Pertahanan Udara Nasional, maupun oleh TNI AL yang melaksanakan operasi maritim, karena pengendalian ruang udara tersebut ada pada *Air Traffic Control (ATC)* Singapura.
3. Upaya *realignment* FIR Singapura yang telah dilaksanakan sejak dahulu hingga saat ini masih terus berlangsung, baik dari bidang diplomasi, regulasi dan teknis. Namun ketiga nya belum dapat berjalan secara maksimal sebagaimana

yang diharapkan, karena masih terdapatnya perbedaan sudut pandang dari sebagian kalangan yang terkait dalam proses *realignment* FIR Singapura terhadap alasan dari tujuan *realignment* sebagai keselamatan penerbangan dengan penegakan kedaulatan negara. Sehingga keberhasilan dalam upaya *realignment* salah satu bidang dalam hal ini regulasi dan teknis, tidak diimbangi dengan keberhasilan diplomasi sebagai dasar hukum bagi operasional di lapangan. Sehingga proses *realignment* yang dilakukan terhadap FIR Singapura belum berjalan secara maksimal sebagaimana yang diharapkan, yang berimbas terhadap penegakan kedaulatan negara di wilayah udara Indonesia menjadi tidak optimal. Padahal hakekat pembagian wilayah udara untuk pelayanan lalulintas udara dalam bentuk *Flight information region* (FIR) didasarkan pada wilayah kedaulatan suatu negara. Sehingga upaya *realignment* FIR Singapura di atas kepulauan Riau dan Natuna tidak semata-mata dengan tujuan keselamatan dan keteraturan penerbangan, akan tetapi juga merupakan hal yang terkait dengan penguasaan dan pengontrolan wilayah

ruang udara nasional yang terhadapnya ada kedaulatan negara Indonesia yang bersifat penuh dan utuh.

Rekomendasi

1. Pemerintah melalui Kementerian/Lembaga terkait harus mengambil sikap tegas dalam upaya diplomasi *realignment* FIR Singapura, baik diplomasi yang bersifat bilateral dengan Singapura maupun multilateral dengan negara-negara/organisasi internasional. Serta mempersiapkan regulasi dan peningkatan kemampuan teknis pelayanan navigasi penerbangan meliputi sumber daya manusia, sarana prasarana dan teknologi, dengan dilandasi kesamaan visi dan misi bahwa apapun alasan *realignment* FIR Singapura, tujuannya adalah untuk kepentingan kehidupan negara Indonesia.
2. Indonesia harus mampu mewujudkan kedaulatan di wilayah udaranya sebagai negara kepulauan yang memandang wilayahnya sebagai suatu kesatuan yang utuh, dengan melaksanakan penegakan hukum dan kedaulatan negara di wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna secara tegas terhadap setiap pelanggaran hukum dan pelanggaran wilayah udara.

Serta mengambil alih secara penuh semua wilayah udara Indonesia dari aspek pengaturan penerbangan sipil dari FIR Singapura, dalam rangka keselamatan dan keteraturan penerbangan di wilayah udara nasional, serta penegakan kedaulatan negara dan hukum nasional.

3. Pemerintah Indonesia perlu segera melakukan pembuatan regulasi dan sinkronisasi hukum, terkait penggunaan wilayah udara Indonesia dimulai dari amandemen UUD 1945 khususnya bunyi Pasal 33 menjadi “Bumi/tanah, air dan ruang udara serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat”, selanjutnya pembuatan undang-undang pengelolaan ruang udara, dan perubahan peraturan perundang-undangan tentang TNI dan Organisasi TNI khususnya TNI AU (Kohanudnas) ditetapkan sebagai institusi penegak hukum di wilayah udara. Serta memperluas zona identifikasi pertahanan udara (*air defence identification zone* (ADIZ)) Indonesia hingga ke wilayah laut teritorial, sebagai upaya pencegahan dini terhadap pelanggaran wilayah udara

oleh pesawat udara yang merupakan bentuk pelanggaran kedaulatan.

4. Segera dibuatkan suatu kebijakan bersama dari Pemerintah dengan MPR dan DPR RI dalam rangka mewujudkan kedaulatan yang komplit dan eksklusif di wilayah udara nasional dalam proses *realignment* FIR Singapura, dengan memasukkan *realignment* FIR Singapura sebagai skala prioritas dalam kebijakan pembangunan nasional.

Daftar Pustaka

Buku

- Chappy Hakim. Marsekal (Purn), 2017, *Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka, Jakarta*, Gramedia Widiasarana Indonesia.
- _____. Marsekal (Purn), 2012, *Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia*, Jakarta, Red and White Publishing.
- Hans Kelsen, *General Theory Of Law and State*, 2016, Russel, New York: diterjemahkan dalam bahasa Indonesia oleh Raisul Muttaqin, Bandung : Nusa Media.
- Imam Gunawan, 2017, *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Praktek*, Jakarta, Bumi Aksara.
- John.W. Creswell, 2017, *Researcht Desain Penelitian Kualitatif, Kuantitatif & Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Lexy.J. Moleong, 2005, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Edisi Revisi, Bandung: Rosda.

Priyatna Abdurrasyid, 1972, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Jakarta : Pusat Penelitian Hukum Angkasa.

Soerjono Soekanto, 2014, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.

Sugiyono, 2017. *Metode Penelitian Pendidikan*. Alfabeta. Bandung.

Supri Abu, *Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Hanjar Seskoau A-55, Lembang, tanggal 9 Juli 2018.

Yuwono Agung Nugroho, 2006, "Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia", Jakarta : Bumi Intitama.

Peraturan Perundang-Undangan

Annex 2 *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*.

Annex 11 *Chicago Convention on International Civil Aviation 1944*.

Keputusan Presiden RI Nomor 7 Tahun 1996 Tentang Pengesahan *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region 1995*.

Peraturan Menteri Pertahanan RI Nomor 38 Tahun 2015 Tentang *Doktrin Pertahanan Negara*, 2015, Jakarta; Kemhan RI, Cetakan Ketiga.

Undang-undang RI No.3 Tahun 2002 Tentang *Pertahanan Negara*.

Undang-undang RI No.34 Tahun 2004 Tentang *Tentara Nasional Indonesia*.

Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang *Wilayah Negara*.

Undang-undang RI No.1 Tahun 2009 Tentang *Penerbangan*.

Website

<http://militermeter.com/chappy-hakim-kita-harus-segera-mengambilalih-fir-dari-singapura/>, dikutip tanggal 11 April 2018.

<http://www.bbc.com/indonesia/majalah-44014354>.

<http://indonesiannews.co/2018/02/02/setoran-maskapai-rans-charge-dari-caas-singapura-ke-pt-angkasa-pura/> .
dikutip tanggal 22 Juni 2018

<http://indonesiannews.co/2018/01/31/percetakan-peralihan-pengendalian-ruang-udara-realignment-fir-singapura-ke-fir-jakarta/>

<https://fhukum.unpatti.ac.id/hkm-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara>