

**IMPLIKASI HUKUM INTERNASIONAL PADA *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR) SINGAPURA ATAS WILAYAH UDARA INDONESIA TERHADAP KEDAULATAN NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA**

**Oleh: Eco Silalahi**

**Pembimbing: Dr. Maryati Bachtiar, SH., M.Kn**

**Widia Edorita, SH., MH**

**Alamat: Jalan Garuda Sakti km2 Perum Oce Regency Blok D1, Kelurahan Simpang Baru, Kecamatan Tampan, Pekanbaru Riau**

**Email: eco\_silalahi@yahoo.com**

**ABSTRACT**

*The sovereignty of a country is the highest power state of that country how to govern and enforce the law in the territory. As one of the largest country in the world, Indonesia was not sovereign over the territory, in particular airspace. The airspace of Riau Islands and Natuna until 1946 is controlled by Flight Information Region (FIR) Singapore. It means that every flight in that airspace must received permission from Singapore, including Indonesia itself. Indonesia is supposed to be ruling all of Indonesia territory without delegating to any party.*

*According to above description, The author is interested to doing research with the title Implication of the International law in Flight Information Region Upper the Airspace of Indonesia Againsts Sovereignty of the Republic of Indonesia. This thesis aims to determine how the navigation settings in Indonesia. Furthermore, to determine the implications of the delegation the airspace of Riau Islands and Natuna to Singapore FIR against Indonesian sovereignty.*

*In the thesis, the author uses the method of normative legal research. Data sources supported by the data source of primary, secondary and tertiary. While data collection techniques is the study of literature and study data using deductive method is to analyze the problems of a general nature and then drawn to a conclusion in particular based on existing theory.*

*The results of the discussions in this thesis is, first, Flight navigation settings in Indonesian airspace divided into three, namely, Jakarta FIR which covers the western part of the Borneo island to the western part of Indonesia began western part of Central Java and Christmas Island belongs to Australia. Ujung Pandang FIR covers the eastern part of Indonesia, ranging from the eastern part of the island of Borneo, and East Java up to Papua, plus one FIR Singapore covering airspace Riau and Natuna Islands, which is divided into three sectors, namely A, B and C. Second, the implications of the delegation of airspace and Natuna the Riau Islands to Singapore FIR against Indonesia is divided into three, namely, the first in the fields of politics will affect the position of Indonesia in the civil aviation of world that have an impact on the public's view of the ability of Indonesia, especially in the flight will be low-cost. In economics, income from fee of airspace across Riau Islands and Natuna is not achieved by Indonesia as full as must be, because Singapore collects the fee does not provide the transparency of the number of flights across the region. Finally, in the field of defense and security, Indonesia must be vigilant because the area is also used by Singapore to conduct military exercises. So can damage parts of Indonesia and Indonesian security defense harm.*

**Keywords: Implications, delegation, airspace, FIR Singapore**

## A. Latar Belakang Masalah

Salah satu unsur yang harus dipenuhi untuk terbentuknya suatu Negara adalah pemerintahan yang berdaulat atau kedaulatan. Kedaulatan (*souvereignty*) adalah ciri atau atribut hukum dari suatu negara, yang menandakan simbol adanya hukum yang berlaku dan berotoritas tinggi di suatu negara tersebut.<sup>1</sup>

Kedaulatan ini pertama sekali diperkenalkan oleh seorang pakar Ilmu Negara berkebangsaan Perancis, Jeane Bodin (1539-1596). Menurut beliau, kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi dalam suatu negara. Kedaulatan ini sifatnya tunggal, asli dan abadi. Tunggal berarti hanya ada satu kekuasaan tertinggi, sehingga kekuasaan itu tidak dapat dibagi-bagi. Asli berarti kekuasaan itu berasal dari negara itu sendiri bukan lahir dari kekuasaan negara lain. Sedangkan abadi berarti kedaulatan negara itu berlangsung terus menerus tanpa terputus-putus.<sup>2</sup>

Sedangkan menurut Mochtar Kusumaadarmaja, Kedaulatan suatu negara merupakan kekuasaan tertinggi suatu negara di wilayahnya. Definisi wilayah dalam hal ini bukan hanya daratan saja, termasuk wilayah laut, ruang udara di atas darat dan laut, dasar laut beserta tanah di bawahnya.<sup>3</sup>

Sebagai negara berdaulat, Indonesia pada prinsipnya dapat menentukan bentuk negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan kedalam maupun keluar, mengatur hubungan dengan warga negaranya, mengatur penggunaan *public domain*, membuat undang-undang dasar beserta peraturan pelaksanaannya, mengatur hubungan politik ke luar negeri maupun

dalam negeri, termasuk warga negara asing yang ada di wilayahnya, walaupun tidak memiliki kewarganegaraan (*stateless*), mengatur wilayah darat, laut maupun udara untuk kepentingan pertahanan, keamanan, keselamatan penerbangan maupun kegiatan sosial lainnya.<sup>4</sup>

Namun Kedaulatan itu seringkali berlaku secara semu di Indonesia. Menurut Peneliti Asosiasi Ekonomi Politik Indonesia (AEPI) Salamuddin dalam acara "Musyawarah Akbar Demi Kedaulatan Bangsa", "Penyebab lenyapnya kedaulatan negara adalah karena proses reformasi dikontrol oleh kepentingan asing, Semua undang-undang yang lahir di era reformasi bertentangan dengan konstitusi. Sistem negara Indonesia sekarang hilang dan dikuasai oleh mafia yang berkuasa".<sup>5</sup> Hal yang kurang disadari Indonesia sebagai ancaman kedaulatan, akan tetapi seiring berjalannya waktu kerugian demi kerugian akan semakin besar dirasakan Indonesia.

Bukan hanya wilayah darat Indonesia yang dalam hal ini pertambangan dan perkebunannya, ataupun laut dalam hal ini pertambangan Migas yang sudah dikuasai asing. Wilayah udara yang berguna sebagai sarana transportasi juga ada yang dikuasai asing. *Flight Information Region (FIR)* Singapura sejak tahun 1946 sampai saat ini memegang penuh navigasi penerbangan di daerah Kepulauan Riau dan Natuna. Setara dengan usia kemerdekaan Indonesia, lalu lintas penerbangan di daerah tersebut dikendalikan penuh oleh Singapura. Sehingga setiap penerbangan yang melintasi daerah Kepulauan Riau dan Natuna harus

---

<sup>1</sup> J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional* I, Sinar Grafika, Jakarta: 2010, hal.210

<sup>2</sup> Abu Daud Busroh, *Ilmu Negara*, Bumi Aksara, Jakarta: 1993, hal. 69

<sup>3</sup> Maria Maya Lestari, *Hukum Laut Internasional*, Pusat Pengembangan Pendidikan Universitas Riau, Pekanbaru: 2009, hal. 34

---

<sup>4</sup> H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Pers, Jakarta: 2012, hal. 253

<sup>5</sup> <http://www.globalmuslim.web.id/2013/02/migas-dikuasai-asing-kedaulatan-negeri.html>, diakses pada tanggal 6 Juni 2014

seizin Singapura terlebih dahulu. Tidak terkecuali Indonesia sendiri.

Masalah navigasi udara ini menjadi sangat penting karena bukan saja bersinggungan dengan masalah ekonomi, tetapi lebih luas menyangkut keamanan dan kenyamanan serta martabat kedaulatan bangsa. Bentuk ancaman yang bisa muncul diantara Indonesia Singapura mencakup militer dan non militer. Persepsi ancaman ini dapat menciptakan konflik antar kedua negara.<sup>6</sup> Selain itu, pendegelasan itu juga sudah merupakan pelanggaran wilayah udara.

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 Perjanjian 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. Kewenangan yang dimiliki Singapura itu disebut *Flight Information Region (FIR)*.

Untuk kasus ini, *Chichago Convention* 1944 menyatakan “*The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. Artinya “setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas wilayahnya”<sup>7</sup>. Dipertegas dalam Pasal 1

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menggantikan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang berbunyi “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah Republik Indonesia”<sup>8</sup>.

Di 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 (sebenarnya adalah bisnis penerbangan) di Changi Airport untuk kepentingan Singapura sendiri.<sup>9</sup>

Semua penerbang Indonesia yang sering atau yang pernah melaksanakan tugas di wilayah ini pasti merasakan kejanggalan yang sangat tidak mengenakkan ini. Bergerak di rumah sendiri, akan tetapi harus mendapat izin dan diatur mutlak oleh tetangganya yang tinggal disebelah, dengan rumah yang jauh lebih kecil atau dari pavilumnya sekalipun.<sup>10</sup> Bicara tentang ekonomi, sekarang Batam yang menjadi pusat pertumbuhan di Kepulauan Riau, tepat berada di tengah pusaran penduniaan, dan berhadapan langsung dengan konstelasi persaingan dunia.<sup>11</sup> Maka secara otomatis akses menuju Batam akan semakin sibuk saja kedepannya. Tak terkecuali akses udara yang jika saja pengaturannya dipegang Indonesia akan sangat menguntungkan.

Hal ini yang menjadi pertimbangan bagi penulis untuk membahas segala bentuk dampak yang

---

<sup>6</sup> Ludiro Madu, dkk, *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas*, Graha Ilmu, Yogyakarta: 2010, hal. 169.

<sup>7</sup> May Lim Charity, *Permasalahan Kedaulatan Wilayah Ruang Udara di Indonesia (The Problem of Indonesian Air Space Sovereignty)*, Jurnal Legislasi Indonesia, Vol.11 No. 1-Maret 2014. Hal.67

<sup>8</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 5

<sup>9</sup> Chappy Hakim, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, PT Kompas Media, Jakarta: 2010 hal. 71

<sup>10</sup> *Ibid*

<sup>11</sup> Heri Muliono, *Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free-Trade Zone*, Pustaka LP3ES, Jakarta: 2001, hal 26

sudah terjadi dan kemungkinan yang akan terjadi jika FIR Singapura tetap saja memegang kendali atas wilayah Udara Kepulauan Riau, dengan harapan agar bisa berubah kedepannya, maka penulis merumuskannya dalam judul : **“Implikasi Hukum Internasional pada *Flight Information Region (FIR)* Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)”**.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian-uraian yang dipaparkan pada latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan navigasi penerbangan di wilayah udara Indonesia?
2. Bagaimanakah implikasi pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna tersebut kepada FIR Singapura terhadap kedaulatan Indonesia?

## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

- 1) Tujuan Penelitian
  - a) Untuk mengetahui pengaturan navigasi penerbangan di Indonesia.
  - b) Untuk mengetahui implikasi pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna tersebut kepada FIR Singapura terhadap Indonesia.
- 2) Kegunaan Penelitian

Adapun yang menjadi manfaat penelitian ini dilakukan adalah sebagai berikut:

  - a) Sebagai syarat untuk menyelesaikan perkuliahan Strata satu Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Riau.
  - b) Memberikan sumbangan pemikiran dibidang ilmu hukum khususnya di bidang hukum internasional tentang pentingnya

menegakkan kedaulatan negara secara utuh.

- c) Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai sumber informasi dan bahan referensi bagi pemerintah, akademisi, para pemerhati masalah-masalah kedaulatan negara maupun bagi masyarakat pada umumnya.

## D. Kerangka Teoritis

### 1. Teori Kedaulatan Negara

Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi untuk menentukan hukum dalam negara. Sifat kedaulatan itu tunggal asli, abadi dan tak terbagi-bagi.<sup>12</sup> Teori kedaulatan terbagi menjadi beberapa bagian, salah satunya adalah Teori Kedaulatan Negara. Menurut George Jellinek, yang menciptakan hukum bukanlah Tuhan dan bukan pula Raja, tetapi negara. Jellinek berpendapat bahwa hukum merupakan penjelmaan daripada kemauan negara.

Negara adalah satu-satunya sumber hukum. Oleh sebab itu kekuasaan tertinggi harus dimiliki oleh negara.<sup>13</sup> Kekuasaan ini meliputi hal pemanfaatan wilayah, pemberlakuan hukum dan mengupayakan segala hal demi keamanan dan kesejahteraan masyarakatnya.

Kedaulatan teritorial suatu negara mencakup tiga dimensi, yang terdiri dari daratan, lautan dan udara. Seperti sebuah dalil hukum Romawi yang berbunyi *cujus est solum, ejus est usque ad coelum*. Dalil ini berarti “Barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai kelangit dan segala apa yang berada di dalam tanah”<sup>14</sup> Masalah status hukum ruang udara diatas wilayah daratan dan perairan suatu negara berdaulat yang digunakan untuk

<sup>12</sup> Abu Daud Busroh, *Ilmu Negara*, Bumi Aksara, Jakarta:2011, hlm.69

<sup>13</sup> *Ibid*

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm 114

melakukan penerbangan, mulai dibahas secara resmi dalam Konferensi Paris 1910 yang berlangsung dari 10 Mei dan berakhir 10 Juni 1910. Latar belakang Konferensi Paris 1910 adalah inisiatif Prancis melihat kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memperhatikan kedaulatan negara dibawahnya, karena pada saat itu belum ada pengaturannya, termasuk merugikan Prancis pada saat itu. Balon bebas tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan akan membahayakan, apalagi pesawat udara dapat digunakan untuk mengangkut militer, mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara dibawahnya.

Selanjutnya pembahasan ruang udara meluas meliputi seluruh negara dunia melalui Konvensi Chichago 1944. Alasannya karena semakin jelas pentingnya pengaturan ruang udara setelah dampak yang dirasakan dalam Perang Dunia kedua. Dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menegaskan: *The Contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*, dengan doktrin setiap Negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh terhadap wilayah udaranya.

Berdasarkan prinsip kedaulatan di udara tersebut, pesawat udara asing bersama dengan awak pesawat udara, penumpangnya tetap harus mematuhi hukum dan regulasi nasional negara tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan. Batas yurisdiksi teritorial suatu negara berdasarkan Konvensi Chicago 1944 adalah batas ke atas sampai tidak terbatas dan kebawah sampai pusat bumi, sepanjang dapat di eksploitasi.

## 2. Teori Monisme Primat Hukum Internasional

Dalam memahami berlakunya hukum Internasional secara umum, terdapat dua aliran, yaitu aliran dualisme dan aliran monisme. Aliran dualisme bersumber pada teori bahwa daya ikat hukum internasional bersumber pada kemauan negara, hukum internasional dan hukum nasional merupakan dua sistem atau perangkat hukum yang terpisah. Aliran Monisme didasarkan pada pemikiran bahwa satu kesatuan dari seluruh hukum yang mengatur hidup manusia. Dengan demikian hukum nasional dan hukum internasional merupakan dua bagian dalam satu kesatuan yang lebih besar yaitu hukum yang mengatur kehidupan manusia.<sup>15</sup>

Dalam aliran monisme ini terdapat dua perangkat hukum ini mempunyai hubungan yang hirarkis. Mengenai hirarki dalam teori monisme ini melahirkan dua pendapat yang berbeda dalam menentukan hukum mana yang lebih utama antara hukum internasional dan hukum nasional. Ada pihak yang menganggap hukum nasional lebih utama dari hukum internasional. Dalam teori monisme, paham ini disebut dengan paham monisme dengan primat hukum nasional.

Dalam paham ini hukum internasional merupakan perpanjangan tangan atau lanjutan dari hukum nasional, atau dapat dikatakan bahwa hukum internasional hanya sebagai hukum nasional dalam urusan luar negri. Paham ini melihat bahwa kesatuan hukum nasional dan hukum internasional pada hakikatnya adalah hukum internasional bersumber dari hukum nasional. Alasan yang dikemukakan adalah sebagai berikut:<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Alumni, Jakarta: 2003, hlm 57

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm 61

1. Tidak adanya suatu organisasi diatas negara-negara yang mengatur kehidupan negara-negara;
2. Dasar hukum internasional dapat mengatur hubungan antara negara terletak pada wewenang negara untuk mengadakan perjanjian internasional yang berasal dari kewenangan yang diberikan konstitusi masing-masing negara.

Jika dihubungkan dengan kasus wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang dipegang oleh Singapura, wilayah tersebut seharusnya kembali kepada Indonesia, karena baik dari hukum Internasional dan hukum Nasional mengatur bagaimana suatu negara berdaulat atas ruang udaranya. Konvensi Chicago sebagai acuan hukum Internasional dalam Pasal 1 menjamin kedaulatan wilayah udara dalam sebuah negara. Demikian juga dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 yang menjadi acuan dalam hukum nasional Indonesia, mengatur tentang bagaimana Indonesia berdaulat dan eksklusif terhadap wilayah udara di seluruh kawasan udara Indonesia.

### 3. *Pacta Sunt Servanda*

Asas *pacta sunt servanda* atau disebut juga dengan asas kepastian hukum. Asas ini berhubungan dengan akibat perjanjian. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas dimana setiap pihak harus menghormati suatu perjanjian yang telah dibuat para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang. Mereka tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi kontrak yang telah dibuat.

Asas *pacta sunt servanda* pada mulanya dikenal dengan hukum gereja. Di dalam hukum gereja itu disebutkan bahwa terjadinya suatu perjanjian apabila ada kesepakatan kedua belah pihak dan dikuatka dengan sumpah. Ini mengandung makna bahwa setiap perjanjian yang diadakan oleh kedua

pihak merupakan perbuatan yang sakral yang dikaitkan dengan unsur keagamaan. Namun, dalam perkembangan *pacta sunt servanda* diberi arti *pactum*, yang berarti sepakat tidak perlu dikuatkan dengan sumpah dan tindakan formalitas lainnya. Sedangkan *nudus pactum* sudah cukup dengan sepakat saja.<sup>17</sup>

Di Indonesia, asas *pacta sunt servanda* disimpulkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang berbunyi: “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”.<sup>18</sup>

Begitu juga dalam sistem hukum internasional, perjanjian internasional juga merupakan sumber hukum bagi negara-negara yang terlibat. Ini tertuang dalam pasal 38 Mahkamah Internasional Permanen dan pasal 38 ayat 1 Mahkamah Internasional.

Perjanjian Internasional yang dimaksud adalah perjanjian yang dibuat atau dibentuk oleh dan diantara anggota masyarakat internasional sebagai subjek hukum internasional dan bertujuan untuk mengakibatkan hukum tertentu. Seperti halnya suatu teori internasional yang dikenal dengan teori *Pacta Sunt Servanda* yang menyatakan bahwa “*Based on principle of pacta sunt servanda, once an agreement is ratified, there will be no more room to say that do not conform to a states interest*” (Berdasarkan prinsip *pacta sunt servanda*, sekali sebuah perjanjian diratifikasi maka tidak ada ruang untuk mengatakan bahwa negara-negara tidak

<sup>17</sup> Salim H.S, *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta: 2010, hlm. 10

<sup>18</sup> Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata

tunduk terhadapnya).<sup>19</sup> Teori ini menerangkan bahwa suatu perjanjian atau konvensi yang telah dibuat oleh para pihak merupakan undang-undang yang harus dipatuhi bagi para pihak yang membuatnya.

Perjanjian Internasional yang dibuat antara negara diatur dalam *Vienna Convention on the Law of Treaties* (Konvensi Wina) 1969. Konvensi ini berlaku (*entry into force*) pada 27 Januari 1980. Dalam Konvensi ini diatur mengenai bagaimana prosedur perjanjian internasional sejak tahap negosiasi hingga diratifikasi menjadi hukum nasional.<sup>20</sup>

Banyak istilah yang digunakan untuk perjanjian internasional diantaranya adalah traktat (*treaty*), pakta (*pact*), konvensi (*convention*), piagam (*statute*), *charter*, *declaration*, *protokol*, *arrangement*, *accord*, *modus vivendi*, *coovnant*, dan lain lain. Semua ini apapun namanya mempunyai arti yang tidak berbeda dengan perjanjian internasional.

## E. Metode Penelitian

Untuk melakukan penelitian yang baik dan terarah diperlukan suatu metode penelitian untuk mencari data yang akurat dan benar guna menjawab pokok-pokok permasalahan dengan metode-metode sebagai berikut:

### 1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang membahas tentang aspek-aspek hukum baik itu asas-asas hukum untuk perbandingan hukum dan sejarah hukum dengan melihat perundang-undangan yang berlaku.<sup>21</sup> Jika

dilihat dari sifatnya maka penelitian ini tergolong kepada deskriptif analitis maksudnya penelitian ini menggambarkan keadaan yang timbul karena adanya peraturan hukum yang mengatur tentang pendelegasian wilayah Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura kemudian menganalisisnya berdasarkan peraturan yang berlaku.

## 2. Sumber Data

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini dapat dibedakan atas :

### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah Bahan hukum yang mempunyai otoritas (*autoritatif*).<sup>22</sup> Merupakan data yang penulis peroleh dari hasil menelusuri perpustakaan dengan cara membaca peraturan perundang-undangan, traktat dan pendapat para ahli lainnya. Data primernya antara lain:

- 1) Konvensi Chichago 1944 sebagai Konvensi internasional tentang wilayah udara.
- 2) Keputusan Presiden RI No. 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Agreement Between The Government of The Republic Indonesia dan The Government of The Republic of Singapore on The Reagnliment of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region and The Jakarta Flight Information Region*.
- 3) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- 4) Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional.
- 5) Literatur-literatur lainnya yang terkait dengan Pendelegasian Wilayah udara kepada Indonesia kepada Singapura.

---

<sup>19</sup> Sukanda Husin, "Compliance and Dispute Settlement under the Transboundary Atmospheric Pollution Regimes," (2004), *Jurnal International Law UNPAD*, vol.3 No. 1, hlm 30

<sup>20</sup> Syahmin AK, *Hukum Kontrak Internasional*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta:2006 hlm.195

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan*

---

*Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta:2003, hlm 4

<sup>22</sup> Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta:2011, hlm. 47

#### b. Bahan Hukum Sekunder

Merupakan data kepustakaan yang penulis peroleh untuk menunjang data primer yang dapat membantu menganalisa serta memahami bahan primer tersebut berupa, buku-buku literatur, teori-teori hukum, hasil penelitian, karya tulis dari kalangan ahli hukum, blog-blog hukum, dan sebagainya.

#### c. Bahan Hukum Tersier

Merupakan data tambahan yang penulis dapatkan sebagai tambahan petunjuk yang mendukung penjelasan bahan data primer dan data sekunder.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data melalui Studi kepustakaan untuk memperoleh informasi dari buku-buku, perundang-undangan dan teori-teori yang berkembang, pendapat para ahli serta hal lain yang berhubungan dengan penelitian ini.

Selain itu penulis mengupayakan wawancara kepada para ahli, pemerintah, serta pengamat-pengamat hukum internasional melalui *social media* untuk menanggapi ataupun sekedar pendapat tentang permasalahan dalam penelitian ini.

### 4. Analisa Data

Dari pengolahan data tersebut dilakukan analisis data secara kualitatif, yaitu mana uraian-uraian yang dilakukan terhadap data-data yang terkumpul disusun secara logis dan sistematis tanpa menggunakan rumus tertentu. Dalam menarik kesimpulan dapat digunakan dengan metode berpikir deduktif yang mana suatu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada yang bersifat khusus.<sup>23</sup>

## F. Hasil dan Pembahasan

1. Indonesia adalah negara maritim yang memiliki wilayah yang sangat luas yaitu daratan sekitar 1,937 juta km<sup>2</sup>, luas laut kedaulatan 3,1 juta km<sup>2</sup>, dan luas laut ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 juta km<sup>2</sup>. Termasuk dalam kawasan kepulauan ini adalah pulau-pulau besar seperti Sumatra, 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 dan prasarana serta pengaturannya yang sudah sangat jelas. Di wilayah laut, kapal menjadi sarana transportasi serta pelabuhan dan radar sebagai 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 Traffic Control* (ATC) yang dibagi dalam dimensi tertentu. Pembagian dimensi ini dikenal dengan *Flight Information Region* (FIR).

Pada awalnya wilayah Indonesia dibagi menjadi empat 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

---

<sup>23</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op Cit* hlm. 31

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 FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang ditambah satu FIR Singapura. FIR Jakarta tetap meliputi wilayah bagian barat Pulau Kalimantan hingga bagian barat Indonesia mulai bagian barat Jawa Tengah, ke arah selatan FIR Jakarta juga mencakup Pulau Christmas milik Australia, sedangkan FIR Ujung Pandang meliputi wilayah bagian timur Indonesia, dimana wilayah tiga FIR sebelumnya digabungkan menjadi satu FIR Ujung Pandang, FIR Ujung Pandang ini juga mencakup wilayah Timor Leste dan Papua Nugini.<sup>24</sup>

Seluruh ruang udara ini dikelola oleh BUMN AirNav Indonesia. Luas total FIR yang dikelola oleh AirNav adalah seluas 4.110.752 Km<sup>2</sup>; Luas Wilayah = 5.193.252 Km<sup>2</sup>, dengan Jumlah Lalu Lintas Penerbangan : 9887 Movement / hari.<sup>25</sup>

Sedangkan FIR Singapura mengatur wilayah meliputi

Kepulauan Riau dan Natuna. Wilayah udara ini dibagi dalam penggolongan zona yaitu:<sup>26</sup>

- 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:<sup>27</sup>

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

---

<sup>24</sup> Evi Zuraida, *Tinjauan Yuridis Upaya Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region (FIR) Singapura atas Wilayah Indonesia Berdasarkan Perjanjian antara Indonesia Singapura Tahun 1995*, Tesis, Jakarta: 2012, hlm. 55

<sup>25</sup> <http://www.airnavindonesia.co.id>, diakses pada tanggal 24 Oktober 2014

---

<sup>26</sup> May Lim Charity, *Op Cit*, hlm. 70

<sup>27</sup> *Ibid*, hlm. 35

- 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.
2. 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 malah 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 paling efisien. Lebih daripada itu tidak pantas sebenarnya negeri sebesar Indonesia diatur oleh negara setitik Singapura, karena ini akan berpengaruh pada posisi Indonesia di mata penerbangan sipil dunia akan rendah.<sup>28</sup> Pernyataan Agus Prambagyo ini sangat tepat karena memang Penerbangan Indonesia sedang mengalami penurunan kepercayaan di mata dunia. Ini terbukti sudah 7 tahun (mulai

---

<sup>28</sup> Berdasarkan hasil wawancara dengan Agus Prambagyo, Pemerhati Kebijakan Publik pada tanggal 7 Mei 2014

2007) otoritas penerbangan Amerika Serikat, *Federation Aviation Administration (FAA)* dan *European Union (EU)* melarang penerbangan Indonesia melintas bebas di wilayah udara mereka. Meskipun sudah ada beberapa maskapai kita yang di izinkan melintas atau mendarat di wilayah EU, termasuk Garuda Indonesia. Akan tetapi secara umum Indonesia masih masuk kategori dua atau dilarang terbang.<sup>29</sup> Persoalan pengelolaan FIR Kepulauan Natuna belum selesai sudah muncul persoalan baru terkait dengan pelaksanaan ASEAN *Open Sky Policy* pada tahun 2015. Persoalan bertambah rumit karena Singapura dan Thailand sudah menyatakan siap untuk menjadi pusat kontrol wilayah udara ASEAN. Seharusnya sebagai negara terbesar di ASEAN, kontrol wilayah regional harus dipegang oleh Indonesia. Istilah ASEAN *Open Sky* itu sebenarnya tidak ada, yang ada adalah Indonesia *Open Sky*, karena jika dibandingkan dengan negara ASEAN yang lain, wilayah Indonesia jauh lebih luas dan sangat strategis untuk dieksploitasi. Dapat dikatakan pula bahwa yang menjadi tujuan dibuatnya ASEAN *Open Sky* adalah untuk membebaskan wilayah udara Indonesia bukan wilayah ASEAN. Maka, walaupun ASEAN *Open Sky* pada akhirnya akan diberlakukan, pusat ATFM harus berada di tangan Indonesia, bukan di

---

<sup>29</sup> [http://airportnet.insw.go.id/portal/m\\_berita/berita/display\\_detail/1853](http://airportnet.insw.go.id/portal/m_berita/berita/display_detail/1853), diakses pada tanggal 5 Nopember 2014

Singapura ataupun Thailand demi menjaga harga diri bangsa sebagai negara terbesar di ASEAN.

- b. Implikasi 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* atas penerbangan sipil di wilayah udara yang didelegasikan kepada Singapura<sup>30</sup>, 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 Charge* 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. Masalah yang timbul dari *RANS Charge* ini adalah berdasarkan audit yang dilakukan oleh Tim Optimalisasi Penerimaan Negara (TOPN) pada tahun 2000-2004, *Internal Control* atas *RANS Charge* yang disetor CAAS diperkirakan masih kurang memadai. Setoran *RANS Charge* untuk periode 1999-2004 yang diterima oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2005 sebesar USD 5,578,473.52 tidak dapat diketahui rinciannya oleh pihak Kemenhub maupun TOPN, sedangkan untuk periode berikutnya yakni sejak setoran tersebut dialihkan ke Pemerintah (Kemenhub) tahun 2004, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) tidak dapat melakukan verifikasi maupun rekonsiliasi data sehingga kelayakan jumlah PNBP Penerimaan Jasa Pelayanan dari sektor A tersebut diragukan.<sup>31</sup>

- 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

---

<sup>30</sup> Pasal 6, Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas Indonesia-Singapura Tahun 1995

---

<sup>31</sup> Evi Zuraida, *Op Cit*, hlm 115

kecepatan, penyusupan dan pendaratan 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. James J Petroni merumuskan sebagai berikut:<sup>32</sup> Resiko (*risk*) = Ancaman (*treath*) + Kerentanan (*vulnerability*) – Kemampuan (*capability*). Rumusan ini memberi penjelasan bahwa resiko yang dihadapi oleh bangsa Indonesia akan sangat besar bila ancaman (*treath*) dan kerentanan juga sangat besar. Jika dihadapkan pada kemampuan yang dimiliki saat ini, maka akan menghasilkan resiko sangat besar bagi bangsa Indonesia. Kondisi ini bila dikaitkan dengan penguasaan *Air Traffic Control (ATC)* oleh Singapura beserta kemampuan kekuatan udaranya, jelas hal ini akan menimbulkan suatu resiko. Besar atau kecilnya suatu resiko akan tergantung pada bagaimana pemerintah Indonesia mengurangi potensi ancaman dan mengurangi kerentanan yang terjadi saat ini.<sup>33</sup> Perkiraan resiko dari penguasaan *ATC* adalah sangat besar karena ancaman yang dihadapi ada didepan mata. Hal ini semakin bertambah karena berbatasan dengan negara tetangga yang mempunyai kemampuan militer cukup baik. Dengan keterbatasan wilayah

darat, laut dan sekaligus wilayah udara, maka penguasaan *ATC* tersebut memberikan kesempatan dan keleluasaan kepada Singapura untuk melakukan tindakan illegal seperti kegiatan intelijen, pemotretan udara dan melatih para penerbangnya melaksanakan latihan/*training* di wilayah udara Indonesia. Bila keadaan ini terus berlanjut maka bila terjadi konflik terbuka maka akan dapat dijadikan strategi operasi udara dan akan menjadi suatu ancaman karena Singapura akan memanfaatkan karakteristik keunggulan kekuatan udara berupa kecepatan dan pendaratan.<sup>34</sup>

## G. Kesimpulan

1. Pengaturan navigasi penerbangan di wilayah udara Indonesia menjadi tiga yaitu, FIR Jakarta yang meliputi wilayah bagian barat Pulau Kalimantan hingga bagian barat Indonesia mulai bagian barat Jawa Tengah dan Pulau Christmas milik Australia. FIR Ujung Pandang meliputi wilayah bagian timur Indonesia, mulai dari bagian timur pulau Kalimantan, dan Jawa Timur hingga ke Papua, ditambah satu FIR Singapura yang meliputi wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, yang dibagi menjadi tiga sektor yaitu sektor A, B dan C. Pendelegasian ini diatur dalam Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas FIR Singapura dan FIR Jakarta pada tanggal 21 September 1995 yang telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Presiden No. 7 Tahun 1996 pada tanggal 2 Februari 1996

---

<sup>32</sup> Amrizal Mansur, *Flight Information Region (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau*, Jurnal Universitas Pertahanan, hlm. 64

<sup>33</sup> *Ibid*

---

<sup>34</sup> *Ibid*, hlm 65

2. Implikasi pendelegasian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna kepada FIR Singapura adalah di bidang politik, akan berpengaruh pada posisi Indonesia di mata penerbangan sipil dunia yang berdampak pada pandangan masyarakat dunia terhadap kemampuan Indonesia khususnya di bidang penerbangan akan rendah. Selain itu dalam Pasal 1 *Chicago Convention* 1944 yang diratifikasi dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa “setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara diatas wilayahnya”. Di bidang ekonomi Pendapatan dari *RANS Charge* di wilayah FIR Singapura yang termasuk dalam PNBPN tersebut, tidak sepenuhnya diterima Indonesia secara transparan. Karena Indonesia tidak pernah tau dengan pasti berapa penerbangan yang melintasi wilayah Kepulauan Riau dan Natuna tersebut. Di bidang pertahanan keamanan, Indonesia harus waspada karena wilayah tersebut dipakai juga oleh Singapura untuk melakukan latihan militer. Adanya *Defence Cooperation Agreement* (DCA) juga memperburuk kondisi Indonesia dimana Singapura bisa mengundang negara ketiga untuk latihan training di wilayah udara Indonesia.

#### H. Saran

1. Dilakukan secepatnya pengkajian ulang terhadap Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas Indonesia Singapura tahun 1995 yang menjadi dasar hukum yang berlaku saat ini. Dimana harus diupayakan bahwa harus dikembalikan kepada pihak Indonesia. Sehingga Indonesia dapat mulai memikirkan untuk

segera mengatur *Single Air Traffic Provider* dimana semua wilayah udara Indonesia diatur dalam satu FIR (*Flight Information Region*).

2. Pemerintah Indonesia harus lebih serius dalam upaya pengembalian wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, salah satunya mengalokasikan dana anggaran dalam pembangunan sarana navigasi yang memadai dan sesuai tuntutan jaman.

#### I. DAFTAR PUSTAKA

##### 1. Buku

AK, Syahmin, 2006, *Hukum Kontrak Internasional*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.

Ali, Zainuddin, 2011, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta

Busroh , Abu Daud, 1993, *Ilmu Negara*, Bumi Aksara, Jakarta.

Hakim, Chappy, 2010, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, PT Kompas Media, Jakarta.

Heri, Muliono, 2001, *Merajut Batam Masa Depan, Menyongsong Status Free-Trade Zone*, Pustaka LP3ES, Jakarta.

H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Pers, Jakarta.

J.G. Starke, 2010 , *Pengantar Hukum Internasional 1*, Sinar Grafika, Jakarta.

Kusumaatmadja, Mochtar, 2003, *Pengantar Hukum Internasional* , Alumni, Jakarta.

Madu, Ludiro, dkk, 2010, *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas*, Graha Ilmu, Yogyakarta.

Maria Maya Lestari, 2009, *Hukum Laut Internasional*, Pusat Pengembangan Pendidikan Universitas Riau, Pekanbaru.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2003, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Salim H.S, 2010, *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta

<http://www.globalmuslim.web.id/2013/02/migas-dikuasai-asing-kedaulatan-negeri.html>,

<http://www.airnavindonesia.co.id>,

[http://airportnet.insw.go.id/portal/m\\_berita/berita/display\\_detail/1853](http://airportnet.insw.go.id/portal/m_berita/berita/display_detail/1853),

## 2. Jurnal/Kamus/Makalah

Amrizal Mansur, *Flight Information Region (FIR): Implikasi Penguasaan Air Traffic Control Oleh Singapura di Kepulauan Riau*, Jurnal Universitas Pertahanan

Sukanda Husin, "Compliance and Dispute Settlement under the Transboundary Atmospheric Pollution Regimes," (2004), *Jurnal International Law UNPAD*, vol.3 No. 1

May Lim Charity, *Permasalahan Kedaulatan Wilayah Ruang Udara di Indonesia (The Problem of Indonesian Air Space Sovereignty)*, Jurnal Legislasi Indonesia, Vol.11 No. 1-Maret 2014

## 3. Peraturan Perundang-undangan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

KUH Perdata

Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas Indonesia-Singapura Tahun 1995

## 4. Website