

**PEMECAHAN PERMASALAHAN *FLIGHT INFORMATION REGION*
(FIR) DI WILAYAH KEDAULATAN INDONESIA**

Oleh:

Hanifati Nur Amalina, Muhammad Gholib Ramdani, Satria Arif Darmawan,
Program Studi Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar

E-mail: hnfamalina@gmail.com, gholibramdani5@gmail.com,
satriaad97@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peraturan internasional serta nasional mengenai pelayanan ruang udara (FIR) serta menelaah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Indonesia dalam pengambilalihan ruang udara di atas kepulauan Riau dan Natuna. Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum yuridis normatif. Sumber data didukung oleh sumber data primer dan sekunder yang mengacu pada peraturan perundang-undangan dan literatur berkaitan dengan permasalahan Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura. Hasil dari penelitian ini adalah pengelolaan FIR Singapura di wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna hanya terbatas pada teknis penerbangan saja. Namun dalam mengelola sebuah FIR negara lain harus mempertimbangkan dan menghargai kedaulatan suatu Negara. Sesuai dengan peraturan internasional yakni Konvensi Penerbangan Sipil Internasional tahun 1944 (Konvensi Chicago) beserta Annex-nya, merupakan aturan dasar dan utama dalam pengaturan pelayanan ruang udara. Upaya yang dilakukan Indonesia adalah melakukan perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura agar wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikelola oleh Indonesia.

Kata Kunci : FIR, Wilayah Udara, Kedaulatan, Perjanjian Bilateral

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Awal dari terbentuknya FIR tidak lepas dari sejarah perkembangan dunia penerbangan. Berawal dari balon udara, kemudian lahirlah wahana bermotor yang lebih berat dari udara. Upaya ini terwujud berkat usaha dari Wright bersaudara yang telah membuat pesawat terbang dan menerbangkannya. Sejak kejadian bersejarah tersebut, mulailah dipikirkan masalah-masalah yang meliputi masalah hukum dan masalah teknik maupun operasional dari penggunaan pesawat terbang. Dalam perkembangannya dibangunlah menara pengendalian lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC) yang didalamnya terdapat petugas yang bertugas mengendalikan lalu lintas udara. Namun terdapat kesulitan yang dihadapi petugas ATC yaitu menentukan secara pasti posisi terbang suatu pesawat udara yang berada dalam pemantauannya. Kemudian mulailah ditemukan peralatan radar yang digunakan dalam navigasi penerbangan dan menjadi cikal bakal dalam penciptaan *Flight Information Region* (FIR) di seluruh wilayah udara di dunia.

Flight Information Region (FIR) didasarkan pada Konvensi Chicago 1944, sedangkan pembentukannya merupakan perwujudan dari *Annex 11* yang mengatur masalah tentang *Air Traffic Service* (ATS). ATS merupakan :“*a generic term meaning variously, flight information services, alerting services, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service)*”.¹ Dalam *Annex 11 Air Traffic Service* (ATS) bertujuan untuk :

1. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara;

2. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di area manuver dan area yang memiliki halangan;
3. Melancarkan dan menjaga lalu lintas udara yang teratur;
4. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk penerbangan yang aman dan efisien;
5. Memberi tahu organisasi yang berwenang jika ada pesawat terbang yang memerlukan pertolongan (*search and rescue aid*) dan;
6. Membantu organisasi tersebut.²

Annex adalah dokumen tambahan yang merupakan hasil dari peninjauan kembali oleh *The Rules of The Air and Air Traffic Control Division* (RAC *Division*) terhadap Konvensi Chicago 1944. Pertemuan ini bermaksud untuk membuat suatu pengaturan yang berupa rekomendasi standar, praktek, dan prosedur pelaksanaan dalam pengoperasian *Air Traffic Control* (ATC). Dalam *Annex 11* setiap negara wajib menetapkan *Flight Information Region* (FIR). FIR adalah “*an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided*”.³

Pembentukan FIR dilakukan oleh negara-negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan dari pembicaraan tersebut terbentuklah sembilan wilayah penerbangan. Kemudian setiap negara pihak wajib memenuhi standar keselamatan pada FIR di wilayahnya. Hal tersebut dikarenakan perhatian utama dari *Annex 11* adalah tentang keselamatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan: “*an important requirement for States to implement systematic and appropriate Air Traffic Services (ATS) safety management programmes to ensure that safety is maintained in the provision of ATS within airspaces and at aerodromes. Safety management systems and programmes will serve as an important contribution toward ensuring safety in international civil aviation*”.⁴

¹ Annex 11. Konvensi Chicago 1944

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Abeyratne, Ruwantissa. 2012. *Air Navigation Law*. German: Springer. hlm. 9

Dalam mengelola sebuah FIR suatu negara harus mampu menyediakan pelayanan tersebut, tetapi jika sebuah negara belum mampu untuk mengelola sebuah FIR, pengelolaannya dapat didelegasikan kepada negara lain yang sudah mampu mengelolanya.

Mengenai keselamatan penerbangan, pemerintah Indonesia telah melakukan pengaturan ruang udara sebagaimana yang telah dimandatkan oleh Konvensi Chicago 1944. Begitu juga dengan sarana prasarana pendukung keselamatan penerbangan di wilayah Indonesia termasuk penetapan *Flight Information Region* (FIR) dan *Upper Information Region* (UIR). FIR adalah pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan 20.000 kaki, sedangkan UIR adalah pemberian pelayanan lalu lintas udara di dalam lapisan diatas 20.000 kaki. Dasar hukum pengaturan FIR di wilayah Indonesia terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pasal 6 UU tersebut menyatakan: 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.⁵

Pada awalnya FIR di Indonesia terbagi menjadi empat, yaitu FIR Jakarta yang mencakup wilayah bagian barat pulau Kalimantan, bagian barat pulau Jawa hingga pulau Sumatera, selanjutnya ada FIR Bali yang mencakup Kalimantan bagian tengah hingga bagian timur, kemudian Jawa Timur hingga Nusa Tenggara, kemudian ada FIR Ujung Pandang yang mencakup pulau Sulawesi, Maluku, hingga kepulauan Aru. Dan terakhir ada FIR Biak yang mencakup wilayah perairan Arafuru dan pulau Papua. Demi mengefisienkan dan mengefektifkan pelayanan penerbangan, dikeluarkanlah *Supplement Aeronautical Information*

Publication (AIP) oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DitJen Hubud) No. 02/05 tanggal 14 April 2005. Ruang udara yang tadinya empat menjadi hanya dua yaitu, FIR Jakarta yang mencakup pulau Sumatera, bagian barat pulau Kalimantan, bagian barat Jawa Tengah hingga mengarah ke selatan dan mencakup Pulau Christmas milik Australia, dan FIR Ujung Pandang yang mencakup wilayah udara Timor Leste dan sebagian Papua Nugini serta wilayah cakupan FIR Biak dan FIR Bali.

Pengelolaan FIR dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu *Air Navigation* Indonesia (AirNav). Namun, hingga saat ini masih ada wilayah udara Indonesia yang dikelola oleh negara lain. Salah satunya adalah wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang kini dikelola oleh FIR Singapura dan Malaysia. Sebagai upaya perlu dilakukan oleh pemerintah Indonesia agar wilayah udara yang dikelola oleh FIR Singapura dapat diambil alih sepenuhnya. Meskipun banyak tantangan yang akan timbul, perlu keseriusan dari pihak pemerintah agar nantinya wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna tidak lagi dikelola oleh FIR negara lain melainkan dikelola oleh FIR Jakarta.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, rumusan masalah yakni, apa saja upaya yang bisa dilakukan pemerintah untuk menjadikan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikelola secara mandiri sehingga pemerintah Indonesia bisa lebih menjamin keamanan wilayah kedaulatan negara Indonesia

C. Tujuan Penelitian

Penulisan ini bertujuan untuk memberikan berbagai bentuk upaya agar pemerintah Indonesia bisa menjadikan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikelola secara mandiri sehingga pemerintah

⁵ Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009

Indonesia bisa lebih menjamin keamanan wilayah kedaulatan negara Indonesia.

D. Tinjauan Pustaka

Menurut pendapat yang di kemukakan oleh G.I Tunkin menyatakan bahwa secara proposional perjanjian internasional pada masa kini menduduki tempat yang paling utama dalam hukum internasional sebagai akibat dari munculnya secara meluas persetujuan-persetujuan internasional.⁶ Perjanjian internasional merupakan salah satu sumber hukum Internasional sebagaimana tercantum dalam pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional dan sumber-sumber hukum internasional terdiri dari perjanjian internasional (*international conventions*) utama maupun khusus, kebiasaan internasional (*international custom*), prinsip-prinsip hukum umum (*general principle of law*) yang diakui oleh negara-negara beradab, keputusan pengadilan (*judicial decisions*) dan pendapat para ahli yang diakui kepakarannya (*teachings of the most highly qualified publicist*) yang merupakan sumber hukum tambahan.⁷

Pada dasarnya dalam ketentuan *Annex 11 Chapter 1* memberi pengertian mengenai *Flight Information Region* merupakan suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*.⁸ Dengan demikian *Flight Information Region* (FIR) adalah suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya di mana di dalamnya diberikan pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara

penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan pelayanan yang diberikan untuk memperingatkan organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian, dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan atau pertolongan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif yang mengacu pada peraturan perundang-undangan dan literatur berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Pendekatan yang dilakukan dengan menganalisis konsep yang berkaitan dengan isi penelitian. Berdasarkan pada studi harus menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Adapun bahan hukum primer, yang penulis gunakan, yaitu bahan-bahan hukum yang digunakan sifatnya mengikat yakni perjanjian internasional dan peraturan perundang-undangan nasional Indonesia terkait. Bahan hukum primer ini bersifat otoritatif, artinya mempunyai otoritas, yaitu merupakan hasil tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh lembaga yang berwenang untuk itu.⁹ Bahan hukum sekunder artinya bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, serta memberi petunjuk bagi penulis untuk menyelesaikan penelitian. Bahan hukum sekunder yang berasal dari buku literatur, majalah, makalah dan internet yang ada hubungannya dengan isu hukum udara maupun yang bersifat umum.

PEMBAHASAN

Aviation, This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 13 March 2001 and supersedes, on 1 November 2001, all previous editions of Annex 11. Chapter 2.1.1 page 23.

⁹ Marzuki, Peter Mahmud. 2008. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group. hlm. 144.

⁶ G.I Tunkin dalam Wayan, I Parthiana. 2002. Cetakan I. *Hukum Perjanjian Internasional*. Bandung: Mandar Maju. hlm. 3.

⁷ Mauna, Boer. 2003. *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni. hlm. 84.

⁸ International Civil Aviation Organization, Annex 11 to the Convention on International Civil

Pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura dan Malaysia menjadi masalah karena menyangkut kedaulatan negara Indonesia. Pengelolaan FIR ini bertentangan dengan konsep kedaulatan negara karena wilayah darat dan lautnya adalah wilayah teritorial Indonesia. Dalam Konvensi Chicago 1944 telah menjelaskan bahwa pengendalian wilayah udara negara lain harus mempertimbangkan dan menghargai kedaulatan suatu negara. Wilayah dan batas FIR tidak harus sama dengan batas administrasi atau batas teritorial suatu negara karena Indonesia juga mengelola FIR ruang udara Kepulauan Christmas milik Australia dan ruang udara atas wilayah Timor Leste.

Untuk meminimalkan konflik pemanfaatan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna, pemerintah Indonesia dan Malaysia juga telah beberapa kali melakukan perundingan. Pertemuan terakhir tersebut ditandatangani persetujuan pada tanggal 25 Februari 1982. Pertimbangan Indonesia memberikan hak dan komunikasi kepada penerbangan Malaysia yang menuju ke dan dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur dan sebaliknya. Hak ini diakui sebagai hak tradisional yang diakui oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Penerbangan ini harus langsung (*direct*), tidak berhenti atau melakukan transit kecuali keadaan darurat. Koridor I *Axis I*, disebut Koridor Midai, yakni koridor yang menghubungkan Semenanjung Malaya dengan Laut Cina Selatan. Berada diantara Pulau Repong, Pulau Penghibur hingga Pulau Natuna Besar dan Pulau Natuna Selatan. Pesawat militer Malaysia diizinkan untuk melakukan manuver, tetapi tidak untuk mengoperasikan senjatanya. Koridor II *Axis II*, disebut sebagai Koridor Muri, koridor yang menghubungkan Singapura hingga ke Serawak, yang membentang antara Pulau Repong, Pulau Penghibur, Pulau Api hingga pulau Tanjung

Datu. Pesawat sipil Malaysia berhak berkomunikasi radio dengan menggunakan gelombang yang berbeda dengan gelombang radio Indonesia dan mendapat panduan *Air Traffic Control* (ATC) Malaysia sendiri.¹⁰

Pada tanggal 21 September 1995 ditandatangani sebuah kesepakatan antara Indonesia dan Singapura yaitu *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Relignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Perjanjian ini bersifat pembaharuan dari perjanjian lama dan telah diratifikasi Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996. Perjanjian ini menyatakan bahwa ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna dibagi menjadi 3 sektor, yaitu sektor A, B, dan C. Sektor A didelegasikan kepada Singapura untuk pelayanan navigasi sampai ketinggian 37.000 kaki di atas permukaan laut. Pemerintah Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan (*RANS Charges*) di sektor ini yang setiap bulan diserahkan kepada pemerintah Indonesia. Pengecualian *RANS Charges* untuk penerbangan non sipil, pesawat negara Singapura dan Indonesia, penerbangan VVIP seperti Pejabat Negara, pesawat misi pencarian atau penyelamatan, pesawat pengecualian dari Dirjen Komunikasi Udara Indonesia dan pesawat pengecualian dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Sektor B didelegasikan pada Singapura untuk pelayanan navigasi dari permukaan laut sampai ketinggian tidak terhingga. Sektor C tidak termasuk dalam perjanjian. Pihak Pemerintah Indonesia sendiri pernah mengajukan kepada Pemerintah Singapura atas perundingan kembali Perjanjian FIR Indonesia-Singapura pada tahun 2009-2010 pada Kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Namun pihak Singapura berdalih bahwa sembari menunggu disahkan perjanjian tersebut oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) serta keberatan

¹⁰ Kresno, Buntoro. 2010. *Perjanjian Perbatasan Natuna*. Jakarta. hlm. 239.

yang diajukan oleh pihak negara ketiga dalam hal ini Malaysia, Singapura menganggap bahwa peninjauan kembali tidak perlu adanya sampai perjanjian tersebut disahkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) serta selesainya sengketa antara Indonesia dan Malaysia.

Indonesia harus mengupayakan berbagai cara untuk mengambil alih FIR di wilayah tersebut karena jika tidak segera dilakukan maka negara lain akan bertindak semena-mena terhadap Indonesia. Landasan hukum pengambilalihan FIR terdapat dalam *Annex 11* Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan : “*Contracting States shall determine, in accordance with the provisions of this Annex and for the territories over which they have jurisdiction, those portions of the airspace and those aerodromes where air traffic services will be provided. They shall thereafter arrange for such services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex, except that, by mutual agreement, a State may delegate to another State the responsibility for establishing and providing air traffic services in flight information regions, control areas or control zones extending over the territories of the former*”.¹¹ Dalam mengambil alih pengelolaan FIR perlu langkah yang tepat, sebab bagi Indonesia permasalahan ini tidak lagi berkaitan tentang operasional penerbangan melainkan berkaitan dengan masalah kedaulatan. Upaya yang bisa dilakukan Indonesia adalah melakukan diplomasi bilateral antara Indonesia dan Singapura. Kedua negara bisa bekerja sama dalam mempersiapkan sarana dan prasarana serta saling bekerja sama dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang mumpuni. Pertimbangannya adalah karena Indonesia sudah terikat perjanjian dengan Singapura.

Upaya lain yang bisa dilakukan Indonesia adalah melakukan diplomasi dengan seluruh negara anggota *RAN Meeting Asia-*

Pasifik untuk mempercayakan pelayanan ruang udara di wilayah kepulauan Riau dan Natuna kepada Indonesia. Tentunya hal ini merupakan pelanggaran dari perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura karena menurut pasal 9 perjanjian tersebut menyatakan bahwa dalam hal terjadi sengketa maka penyelesaiannya harus melalui konsultasi antar kedua belah pihak. Namun pelanggaran yang dilakukan Indonesia dapat dibenarkan jika Singapura enggan mematuhi klausul tersebut. Upaya selanjutnya bisa dari langkah litigasi, Pasal 40 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional menyatakan, sebagai berikut : “*Cases are brought before the Court, as the case may be, either by the notification of the special agreement or by a written application addressed to the Registrar. In either case the subject of the dispute shall be indicated.*” Dari klausul tersebut terdapat dua prosedur dalam pengajuan sengketa ke Mahkamah Internasional yaitu, penyelesaian sengketa melalui *special agreement* dan bisa melalui pengajuan kepada *Registrar* atas pelanggaran internasional yang dilakukan oleh suatu negara, selama masih dalam yurisdiksi Mahkamah Internasional yang tertera dalam pasal 36 Statutanya. Prosedur yang bisa dilakukan Indonesia jika ingin menyelesaikan sengketa di Mahkamah Internasional adalah dengan menggunakan *Special Agreement*. Hal tersebut karena Indonesia dan Singapura belum menyatakan persetujuan atas klausul *ipso facto* yang diatur dalam Pasal 93 Piagam PBB. *Ipsso facto* merupakan semua anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dan menjadi pihak pada Statuta Mahkamah Internasional. Upaya lain seperti mempersiapkan sarana dan prasarana pendukung misalnya, membangun *Non Directional Beacon* (NDB) yang merupakan peralatan suar yang bertempat di darat yang dapat mengirimkan sinyal radio kepada pesawat dan memasang *Very High Frequency* (VOR) yang merupakan radio navigasi pesawat yang digunakan untuk menentukan posisi

¹¹ Chapter 2.1.1. Annex 11. Konvensi Chicago 1944. hlm. 36.

pesawat dan tetap tersambung dengan ATC. Serta menyiapkan peralatan lain seperti radar dan *Automatic Dependent Surveillance-Broadcast* (ADS-B) yang merupakan peralatan di mana setiap pesawat udara, kendaraan bandara, dan objek lainnya yang berkepentingan dapat mengirimkan atau menerima data identifikasi, posisi dan data pendukung lainnya. Upaya yang tak kalah penting adalah menyiapkan sumber daya manusia yang mumpuni dan berkualitas dalam menjalankan tugas-tugas ATC. Indonesia harus bisa menyediakan personil-personil ATC yang berkualitas sesuai standar yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dalam rangka mengambil alih FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna dari FIR Singapura, Indonesia masih menemui berbagai tantangan. Tantangan seperti menyiapkan sarana dan prasarana dan kurangnya sumber daya manusia bisa menjadi penghambat Indonesia untuk bisa mengambil alih FIR di wilayah tersebut dalam waktu dekat. Singapura merupakan tantangan terbesar bagi Indonesia, apalagi mereka memiliki sumber daya manusia yang maju di bidang pelayanan navigasi penerbangan juga teknologi yang lebih baik dari teknologi milik Indonesia. Hal lainnya seperti masuknya Singapura dalam keanggotaan Dewan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) kategori II. Anggota Dewan ICAO kategori II merupakan negara-negara yang memiliki kontribusi besar dalam fasilitas keselamatan penerbangan. Singapura dapat mempertahankan kepentingan nasionalnya pada FIR tersebut, yaitu kepentingan ekonomi sekaligus kepentingan militer. Dengan wilayah yang sempit Singapura dapat menjadikan FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna sebagai pemasukan negara. *RANS Charges* yang dipungut dari pesawat yang melintas di FIR tersebut sangat menguntungkan bagi pihak Singapura meskipun nantinya pajak yang dihasilkan diserahkan kepada pemerintah Indonesia. Selanjutnya di bidang militer, Singapura memiliki hak istimewa di wilayah teritorial Indonesia untuk melakukan latihan militer,

menggelar latihan udara, dan melepaskan tembakan rudal sekaligus melakukan latihan militer dengan melibatkan pihak ketiga.

Tantangan lain datang dari pihak Malaysia yang juga merupakan negara yang berbatasan dengan wilayah kepulauan Riau dan Natuna. Keterlibatan Malaysia menjadi kendala bagi Indonesia apalagi pemerintah Malaysia meminta pemerintah Indonesia untuk merevisi kembali batas-batas wilayah terluar Indonesia dan menandatangani ke sekjen PBB. Tantangan selanjutnya berasal dari kualitas dan kuantitas sumber daya manusia dalam mengoperasikan ATC. Sampai saat ini, di seluruh wilayah Indonesia hanya ada empat sekolah atau institusi sehingga Indonesia masih kekurangan tenaga ATC. Kualitas lulusannya juga banyak yang belum memenuhi standar yang telah ditetapkan. Personil ATC Indonesia juga dinilai belum bisa memberikan pelayanan navigasi yang baik dan akurat seperti Singapura. Hal tersebut juga diperkuat dengan banyaknya pilot yang merasa nyaman melintas di atas wilayah FIR Singapura dibandingkan melintas di atas wilayah FIR Jakarta maupun FIR Ujung Pandang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sebenarnya Indonesia memiliki kesempatan besar untuk mengambil alih dan mengelola secara mandiri wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna tanpa mengesampingkan tantangan yang harus dihadapi. Sejak perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura tanggal 21 September 1995 telah membuat wilayah kedaulatan dan keamanan Indonesia menjadi terancam. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia dituntut segera mengupayakan pengambilalihan wilayah udara di atas kepulauan Riau dan Natuna dari *Flight Information Region* (FIR) Singapura. Meski butuh waktu yang lama upaya-upaya yang telah dijelaskan di atas bisa jadi membuat wilayah kepulauan Riau dan Natuna dapat dikelola oleh pemerintah Indonesia sehingga kedaulatan dan keamanan

negara bisa terjaga dan memberikan keuntungan yang besar bagi kemajuan bangsa. Peluang Indonesia dalam mengambil alih juga cukup besar, mulai dari aspek kedaulatan, aspek teknologi, dan aspek hukum internasional dan nasional.

Dari aspek kedaulatan, sebagai negara berdaulat tentunya Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif terhadap wilayah udaranya. Kedaulatan suatu negara juga dijamin dalam Konvensi Chicago 1944 dan dikuatkan dengan UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sehingga hadirnya Singapura sebagai pengelola FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna telah mengganggu keutuhan dan keekklusifan wilayah kedaulatan Indonesia. Menilik aspek teknologi, Indonesia sudah memenuhi standar pelayanan navigasi penerbangan yang meliputi *Flight Information Service, Alerting System, dan Search and Rescue*. Dari hal tersebut Indonesia sudah mampu dalam mengelola FIR secara mandiri karena sudah memenuhi standar pelayanan penerbangan, namun Indonesia belum mampu dalam menyediakan sumber daya manusia yang mumpuni. Aspek selanjutnya hukum internasional dan nasional, pendelegasian FIR kepada Singapura tidak memiliki landasan hukum yang jelas. Perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura yang melandasi pendelegasian FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna juga tidak memiliki status yang jelas. Kemudian *International Civil Aviation Organization* (ICAO) juga menolak menyetujui perjanjian tersebut karena klaim keberatan yang diajukan oleh pemerintah Malaysia mengenai batas negara Indonesia. Dan menurut Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan serta Pasal 5 perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura mengamanatkan pengkajian ulang bagi sektor A, B dan C. Berdasar ketentuan tersebut Indonesia juga berpeluang mengambil alih FIR Singapura.

B. Saran

Penulis menyarankan kepada pemerintah Indonesia agar menyiapkan sarana dan prasarana sekaligus memperbaiki dan meningkatkan sarana dan prasarana yang sudah ada sebelumnya. Kemudian menyiapkan sumber daya manusia yang berkualitas dengan memperbanyak sekolah atau institusi di seluruh wilayah Indonesia dan merata di setiap wilayahnya serta meningkatkan kualitas tenaga pendidik. Menyiapkan personil *Air Traffic control (ATC)* sesuai standar dan kemampuan berbahasa yang baik dan benar terutama bahasa Inggris agar mampu memberikan pelayanan navigasi yang baik dan akurat. Disamping itu, Indonesia harus berupaya kembali masuk dalam keanggotaan Dewan *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Dengan melibatkan diri dan aktif menjadi anggota akan memberikan dampak terhadap setiap keputusan dan kebijakan yang diambil ICAO, khususnya berkaitan dengan masalah FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna. Saran selanjutnya adalah mengkaji ulang perjanjian bilateral antara Indonesia dan Singapura karena perjanjian tersebut hanya berlaku selama lima tahun dari tahun 1995 sampai tahun 2000 sehingga mengkaji ulang perjanjian tersebut sangat perlu untuk memastikan legalitas dari FIR di wilayah kepulauan Riau dan Natuna. Kemudian pemerintah Indonesia juga perlu mengkaji ulang perjanjian bilateral antara Indonesia dan Malaysia berkaitan dengan batas-batas terluar wilayah Indonesia. Usaha tersebut agar nantinya tidak ada lagi keberatan dari Malaysia sehingga Indonesia bisa lebih mudah mengambil alih FIR dari Singapura.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abeyratne, Ruwantissa. 2012. *Air Navigation Law*. German: Springer.

Hidayat, Syarif. 2009. *Letak Geografis Indonesia*. Jakarta.

Mauna, Boer. 2003. *Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni.

Sefriani. 2010. *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Press.

Wayan, I Parthiana. 2002. Cetakan I. *Hukum Perjanjian Internasional*. Bandung: Mandar Maju.

Pramono, Agus. 2011. *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Marzuki, Peter Mahmud. 2008. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group.

Buntoro, Kresno. 2010. *Perjanjian Perbatasan Kepulauan Natuna*. Jakarta.

Peraturan Perundang-Undangan
Convention On International Civil Aviation, Signed At Chicago, On 7 December 1944 (Chicago Convention 1944).

Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 1996