

Pengelolaan *Flight Information Region* Indonesia dan Singapura Terkait Kedaulatan Udara Dalam Hukum Internasional

- 1.* Vincent Raditya
2. Paulus Tworas Widodo
3. Dwi Imroatus Sholikah

^{1,2,3} Faculty of law, Boyolali University, Indonesia.

* Corresponding author, email: vincentradityapilot@gmail.com

 <https://doi.org/10.56128/jkih.v6i1.769>

ABSTRACT: Pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dan Singapura kerap diperdebatkan dalam konteks kedaulatan udara. Secara hukum, Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menegaskan kedaulatan penuh negara atas ruang udara, sementara pengaturan FIR bersifat teknis untuk keselamatan penerbangan dan tidak menyiratkan penyerahan kedaulatan. Perbedaan konseptual ini memunculkan persepsi politik dan hukum yang kompleks. Studi ini menganalisis keterkaitan pengelolaan FIR oleh Singapura di sebagian wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dengan prinsip kedaulatan udara, serta mengevaluasi dampak Perjanjian Penyesuaian FIR Indonesia Singapura tahun 2022. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif melalui analisis Konvensi Chicago 1944, ketentuan ICAO, dan perjanjian bilateral. Hasil menunjukkan bahwa penugasan layanan navigasi udara kepada negara lain tidak bertentangan dengan kedaulatan sepanjang berada dalam kerangka teknis ICAO. Perjanjian Penyesuaian FIR tahun 2022 mencerminkan mekanisme kooperatif yang menjaga keselamatan penerbangan sekaligus memperkuat posisi kedaulatan Indonesia. Studi ini menegaskan pentingnya diplomasi penerbangan, penguatan kapasitas nasional, dan koordinasi regional dalam pengelolaan FIR.

KEYWORDS: *Fligh information region*, Indonesia, kedaulatan, Singapura.

PENDAHULUAN

Pengelolaan *Flight Information Region* (FIR) merupakan aspek krusial dalam pengelolaan ruang udara internasional, terutama di wilayah dengan volume lalu lintas udara tinggi seperti Asia Tenggara. Masalah FIR tidak dapat dipisahkan dari perdebatan mengenai batas-batas kedaulatan ruang udara suatu negara. Sesuai dengan Pasal 1 Convention on International Civil Aviation (Konvensi Chicago 1944), setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya (*complete and exclusive sovereignty*) (ICAO, 2006). Namun, penetapan FIR oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) tidak

dimaksudkan untuk mencerminkan atau mengubah status kedaulatan ini, melainkan hanya berfungsi sebagai mekanisme teknis untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil internasional (Abeyratne, 2014). Ketegangan antara prinsip kedaulatan wilayah udara dan persyaratan teknis keselamatan penerbangan telah menyebabkan dinamika politik dan hukum, seperti yang dapat diamati dalam hubungan antara Indonesia dan Singapura. Perlu dicatat bahwa wilayah negara merupakan bagian yang sangat penting dalam pembentukan negara, karena merupakan unsur konstitutif suatu negara. Dalam hukum internasional sendiri, tidak ada batasan mengenai luas wilayah suatu negara (Sholikah, 2020).

Sejak penetapan FIR oleh ICAO pada pertengahan abad ke-20, sebagian wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna menjadi bagian dari FIR Singapura. Penetapan ini dilakukan berdasarkan kapasitas teknis Singapura dalam menyediakan layanan navigasi penerbangan, yang pada saat itu dianggap lebih baik daripada Indonesia (Siahaan, 2020). Meskipun ini adalah masalah teknis, penempatan sebagian FIR Indonesia di bawah administrasi Singapura sering kali menimbulkan persepsi bahwa Indonesia telah kehilangan sebagian kedaulatannya atas wilayah udaranya. Pada dasarnya, pengelolaan FIR tidak memiliki dampak hukum terhadap status kedaulatan wilayah udara, karena penugasan tersebut tidak mengalihkan hak kedaulatan suatu negara atas wilayah udaranya (Basu, 2018). Namun demikian, sensitivitas politik dan pertimbangan keamanan sering kali menyebabkan masalah FIR menjadi kontroversial baik di tingkat nasional maupun regional.

Dalam konteks Indonesia, isu FIR kembali menjadi sorotan dalam sepuluh tahun terakhir, terutama terkait dengan prioritas nasional untuk memperkuat konektivitas penerbangan, meningkatkan kapasitas navigasi udara, dan memperkuat kedaulatan negara di wilayah udara. Pemerintah Indonesia berpendapat bahwa kontrol teknis atas wilayah udara strategis seperti Natuna memiliki dampak langsung terhadap pertahanan, ekonomi, dan keselamatan penerbangan (Prabowo, 2021). Tekanan politik dalam negeri juga memengaruhi arah kebijakan Indonesia dalam negosiasi ulang dengan Singapura. Di sisi lain, Singapura memiliki kepentingan untuk menjaga stabilitas dan efisiensi jaringan lalu lintas penerbangan internasional, yang menjadikan Bandara Changi sebagai hub terpenting di kawasan ini (Chan, 2019). Dengan demikian, hubungan antara Indonesia dan Singapura dalam masalah FIR mencerminkan pertemuan antara pertimbangan teknis ICAO dan kepentingan strategis kedua negara.

Puncak dari perkembangan isu ini adalah penandatanganan Perjanjian Penyesuaian FIR tahun 2022, yang mengatur pembagian ulang wilayah FIR sehingga sebagian layanan navigasi udara yang sebelumnya dikelola oleh Singapura dikembalikan ke Indonesia. Perjanjian ini diratifikasi melalui mekanisme ICAO sesuai dengan Procedures for Air Navigation Services (PANS) dan sesuai dengan prinsip bahwa setiap perubahan FIR harus menjamin keamanan dan efisiensi lalu lintas udara (ICAO, 2020). Perjanjian tahun 2022 dianggap sebagai tonggak penting bagi Indonesia karena menunjukkan peningkatan kapasitas nasional dalam penyediaan layanan navigasi udara sekaligus menegaskan kedaulatan Indonesia atas wilayah udaranya. Meskipun perjanjian ini diterima dengan baik, banyak studi menyimpulkan bahwa masalah FIR bersifat multidimensi dan tidak dapat direduksi menjadi masalah teknis navigasi penerbangan semata (Rahman, 2023). Pengelolaan FIR berdampak pada diplomasi bilateral, geopolitik regional, investasi infrastruktur penerbangan, serta peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang pengamanan penerbangan. Oleh karena itu, studi akademis harus membedakan dengan jelas antara konsep kedaulatan udara dalam hukum internasional dan fungsi teknis FIR dalam sistem navigasi penerbangan global. Hal ini penting agar perdebatan publik tidak terjebak

dalam kesalahpahaman yang dapat menghambat kerja sama bilateral dan kepatuhan terhadap standar penerbangan internasional.

Selain itu, topik FIR semakin relevan mengingat meningkatnya peran Indonesia dalam industri penerbangan global dan upayanya untuk menjadi bagian dari global air navigation modernization. Upaya modernisasi sistem navigasi udara melalui *Performance-Based Navigation* (PBN), *Automatic Dependent Surveillance–Broadcast* (ADS-B), dan revitalisasi *Air Traffic Services* (ATS) merupakan indikator bahwa Indonesia siap untuk mengambil alih pengelolaan FIR di wilayahnya sesuai dengan standar ICAO (Hendrawan, 2022). Perjanjian FIR 2022 bukan hanya sebuah keberhasilan diplomatik, tetapi juga mencerminkan kesiapan teknis yang telah dibangun selama bertahun-tahun melalui investasi dalam infrastruktur pengendalian lalu lintas udara oleh AirNav Indonesia.

Masalah FIR juga tidak dapat dipisahkan dari dinamika geopolitik di Asia Tenggara. Karena lokasinya yang strategis, wilayah udara Indonesia dan Singapura merupakan bagian dari rute penerbangan internasional yang penting. Oleh karena itu, setiap perubahan dalam pengelolaan FIR harus mempertimbangkan stabilitas regional dan mekanisme koordinasi multilateral. ICAO menekankan bahwa pengelolaan FIR harus mengikuti prinsip-prinsip regional planning dan menghindari konflik antara berbagai yurisdiksi yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan (ICAO, 2019). Dalam konteks ini, perjanjian tahun 2022 merupakan model bagaimana negara-negara ASEAN dapat menyelesaikan masalah teknis melalui mekanisme hukum internasional sekaligus memperkuat kedaulatan negara masing-masing.

Dalam konteks ini, studi ini mengkaji masalah FIR Indonesia-Singapura sebagai studi kasus penting untuk hubungan antara hukum internasional, diplomasi penerbangan, dan dinamika kedaulatan negara. Dengan pendekatan normatif hukum dan analisis instrumen hukum internasional, terutama Konvensi Chicago Tahun 1944, dokumen ICAO, dan perjanjian bilateral terkait FIR. Pada saat yang sama, studi ini mengevaluasi dampak Perjanjian FIR 2022 terhadap kepentingan nasional Indonesia, baik dari segi teknis, hukum, maupun politik. Pemahaman yang komprehensif tentang masalah ini akan membantu merumuskan kebijakan yang menjaga kedaulatan wilayah udara Indonesia tanpa mengabaikan pentingnya kerja sama dan keamanan penerbangan internasional.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif atau penelitian kepustakaan merupakan penelitian yang mengkaji dokumen hukum internasional, khususnya Konvensi Chicago tahun 1944, ketentuan ICAO, dan perjanjian bilateral terkait FIR. Adapun pendekatan penelitian menggunakan metode deduktif dengan menganalisis kespakatan terdahulu, penelitian terdahulu, serta menelaah permasalahan baru yang muncul dari perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2022. Analisis data dalam jurnal yang digunakan oleh penulis adalah analisis yuridis kualitatif yaitu tindakan menganalisis data yang hasil akhirnya berupa kalimat.

HASIL & PEMBAHASAN

Pengelolaan FIR antara Indonesia dan Singapura Menurut Hukum Internasional

Awal terbentuknya FIR (Flight Information Region) di dunia yaitu pada tahun 1909, saat armada balon udara zeppelin yang saat itu ramai digunakan oleh masyarakat eropa dan berpindah dari satu wilayah ke wilayah lain. Namun, banyaknya kejadian kecelakaan pada tahun 1973 operasional zeppelin dihentikan (Mithalina, 2023). Seiring berjalannya waktu, orang-orang mencari penyebab masalah dalam teknik operasional lalu lintas udara (Air Traffic Control) bersama dengan petugas yang bertanggung jawab atas pengendalian lalu lintas. Setelah itu, navigasi penerbangan ditemukan, yang menjadi dasar untuk pembentukan Flight Information Regions di seluruh dunia (Hanifati, 2019). FIR didasarkan pada Konvensi Chicago 1944, yang dalam annex 11nya mengatur Air Traffic Service dengan tujuan sebagai berikut: 1) Mencegah kejadian tabrakan antar pesawat; 2) Mempercepat dan mempertahankan arus lalu lintas; 3) Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keamanan dan efisiensi pengendalian lalu lintas udara; serta 4) Memberitahukan pihak yang berwenang dalam pencarian pesawat yang membutuhkan bantuan, sesuai dengan persyaratan dari pihak yang berwenang.

ICAO sebagai organisasi yang menaungi penerbangan internasional memiliki tanggungjawab untuk mengatur dan mengawasi setiap kerja sama yang berkaitan dengan FIR untuk menjamin keamanan penerbangan, termasuk perjanjian FIR di Kepulauan Riau dan Natuna yang melibatkan Indonesia dan Singapura. Pada tahun 1946, pertemuan ICAO untuk membahas navigasi penerbangan FIR kepulauan Riau dan Natuna. Namun, Indonesia tidak dapat berpartisipasi pada saat itu karena sedang sibuk menstabilkan situasi politik dan mempertahankan diri dari agresi Belanda untuk merebut wilayah Republik Indonesia. Sebab itu, Indonesia belum secara resmi menetapkan kedaulatannya pada saat itu dan dianggap tidak mampu memenuhi persyaratan organisasi terkait fasilitas, teknologi, biaya, dan SDM. Maka dari itu Indonesia menyetujui pendelegasian atas mandat ICAO kepada Singapura yang pada saat itu masih merupakan negara federasi Inggris, dan menandatangani perjanjian yang berlaku (Putri, 2019).

Setelah beberapa tahun berada di bawah administrasi Singapura, Indonesia berusaha mendapatkan kembali wilayah udaranya dengan cara berikut: 1) Dengan mengikuti pertemuan RANS I (Route Air Navigation Service) 1973 di Honolulu untuk memperjuangkan FIR. Pertemuan tersebut mengakibatkan ICAO mengizinkan FIR Indonesia, Singapura, dan Malaysia dengan mendelegasikan sebesar 20.000 kaki ke Singapura dan di atas 20.000 kaki ke Malaysia. Indonesia pada waktu itu setuju untuk sementara menyerahkan FIR kepada kedua negara tersebut, agar tidak mengancam berbagai pihak (Mithalina, 2023); 2) RANS II pada tahun 1983 di Singapura. Pada pertemuan kedua ini, Indonesia mengajukan permohonan untuk mengelola FIR secara mandiri, tetapi belum disetujui oleh ICAO karena sekali lagi fasilitas Indonesia belum memenuhi persyaratan; 3) RANS III pada tahun 1993 di Bangkok. Pada pertemuan ketiga ini, Indonesia menyampaikan working paper No. 55, dan Singapura juga menyampaikan counter paper nya. ICAO memutuskan bahwa Indonesia dan Singapura harus membahas FIR secara bilateral. Sejak itu, Indonesia telah secara rutin mengadakan setidaknya empat pertemuan dengan Singapura; serta 4) Pertemuan bilateral pada tanggal 21 September 1995 antara Indonesia dan Singapura. Adapun isi perjanjian tersebut bertujuan untuk memperbaiki dan memperbarui perjanjian lama, yang disahkan melalui Keputusan Presiden No. 07 tahun 1996. Perjanjian tersebut berakhir pada tahun 2001 karena Singapura sering melakukan pelanggaran,

mulai dari mengizinkan pesawat asing tanpa izin hingga melakukan latihan militer tanpa izin dan bertentangan dengan perjanjian (Suwoto, 2015).

Dasar Hukum Internasional yang Menjadi Landasan Indonesia dalam Mengambil Alih Flight Information Region Singapura

Upaya Indonesia hingga saat ini untuk mengambil alih FIR didukung oleh dasar hukum yang jelas. Dasar hukum internasional yang tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 dan annex 11 yang menjadi landasan Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna, yaitu sebagai berikut: 1) Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan tidak terbatas atas wilayah udara di atas wilayahnya. Wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna merupakan bagian dari wilayah kedaulatan Indonesia setelah pada tanggal 13 Desember 1957, Perdana Menteri Indonesia Djuanda Kartawidjaja mengumumkan “Deklarasi Djuanda” yang menyatakan bahwa wilayah bawah laut, darat, dan udara Indonesia merupakan satu kesatuan (Sefriani, 2015). 2) Pasal 3 Konvensi Chicago tahun 1944, menetapkan jenis pesawat terbang dan pesawat sipil yang diizinkan memasuki wilayah udara dengan izin dari otoritas setempat. Namun, Singapura tidak memberikan izin kepada pesawat sipil Indonesia yang tidak melakukan penerbangan reguler melalui wilayah udara Riau Natuna. Sebaliknya, Singapura telah melanggar perjanjian tersebut dengan melakukan latihan militer tanpa izin di wilayah yang ditetapkan sebagai zona berbahaya; 3) Pasal 28 Konvensi Chicago tahun 1944, merekomendasikan agar negara-negara anggota memenuhi fasilitas penerbangan mereka. Negara-negara yang memiliki kedaulatan dan mampu mengelola navigasi penerbangan mereka sendiri dapat mengambil alih tugas ini dari negara-negara yang sebelumnya diberi wewenang. 4) Pasal 68 Konvensi Chicago 1944 membahas penetapan rute penerbangan dan bandara. Setiap negara harus mematuhi peraturan internasional untuk rute penerbangan. Namun, pada saat itu, Singapura menetapkan rute penerbangan sesuai kebijaksanaannya sendiri (Indrawati, 2022). 5) Annex 11 dari Konvensi Chicago 1944 membahas standar penerapan peraturan penerbangan untuk anggota ICAO. Peraturan ini berfungsi sebagai pedoman bagi Indonesia dalam mengatur sendiri layanan navigasi penerbangannya. Pasal 2.1.1 Annex 11 menyatakan “Setiap negara yang meratifikasi dan mematuhi ketentuan- ketentuan Konvensi Chicago 1944 berhak mengatur ruang udaranya sendiri”, dan “Setiap negara yang tidak mampu mengatur ruang udaranya sendiri dapat menyerahkan tugas tersebut kepada negara lain melalui perjanjian yang saling menguntungkan”. Hal ini dijelaskan dalam catatan Chapter 2.1.1 Annex 11 Konvensi Chicago 1944:

“If one State delegates to another State the responsibility for the provision of air traffic services over its territory, it does so without derogation of its national sovereignty. Similarly, the providing State's responsibility is limited to technical and operational considerations and does not extend beyond those pertaining to the safety and expedition of aircraft using the concerned airspace. Furthermore, the providing State in providing air traffic services within the territory of the delegating State will do so in accordance with the requirements of the latter which is expected to establish such facilities and services for the use of the providing State as are jointly agreed to be necessary. It is further expected that the delegating State would not withdraw or modify such facilities and services without prior consultation with the providing State. Both the delegating and providing States may terminate the agreement between them at any time.”

Sejauh ini, hanya Singapura yang mendapat keuntungan dari hal ini, sedangkan Indonesia hanya menerima sebagian kecil dari pendapatan tersebut (Mithalina, 2023). Perjanjian bilateral Tahun 1995 tentang penetapan ulang batas-batas FIR, perjanjian ini menetapkan bahwa wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna digunakan oleh Singapura sebagai Military Training

Areas (MTA) yang sangat mengkhawatirkan otoritas pertahanan udara Indonesia (Yanyan, 2017). Perjanjian ini berakhir pada tahun 2000, tetapi dapat diperpanjang pada tahun 2001 jika kedua belah pihak merasa diuntungkan, namun Indonesia menolaknya.

Analisis Perjanjian Administrasi FIR antara Indonesia dan Singapura Berdasarkan Hukum Internasional

Perjanjian sebelumnya sering dilanggar oleh Singapura yang dapat mengakibatkan kerugian besar bagi Indonesia, mulai dari masalah politik terkait kedaulatan atas jumlah pembayaran yang rendah (5 juta dolar per tahun) dibandingkan dengan pendapatan hingga ancaman terhadap pertahanan dan keamanan Indonesia. Negosiasi pada tahun 2022 kemudian menghasilkan perjanjian yang melanggar hukum internasional. Hal ini tercantum dalam Pasal 2 Agreement Between the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary Between the Jakarta Flight Information Region and the Singapore Flight Information Region.

Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 tidak mewajibkan suatu negara untuk menyediakan layanan navigasi udara kepada negara lain. Sebaliknya, Pasal 28 dan Annex 11 memberikan kesempatan kepada suatu negara untuk menetapkan ketentuan keselamatan penerbangan di wilayah udaranya, baik melalui administrasi sendiri maupun dengan mendelegasikannya kepada negara lain berdasarkan standar keselamatan dan efisiensi penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO. Pada Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 juga menugaskan ICAO untuk membimbing penerbangan melalui konsultasi, penyediaan fasilitas, dan pengawasan tindakan konkret. Namun, upaya yang telah dilakukan sejauh ini tidak mengubah fakta bahwa Singapura masih mengontrol sebagian besar wilayah, yaitu 90 mil laut dari koordinat 01° 3' 24" N 103° 51' 24" O dengan ketinggian 37.000 kaki di dalam batas-batas FIR Jakarta. Meskipun Annex 11 mengizinkan negara lain untuk mengelola FIR karena fasilitasnya yang terbatas, Annex 11 juga menetapkan bahwa negara yang telah mendelegasikan wilayah udaranya dapat memperolehnya kembali jika mampu mengelola wilayah udaranya sendiri (Simanjutak, 2020).

Dari tahun 2009 hingga tahun 2024, Indonesia mempersiapkan pengambilalihan sektor ABC FIR, mulai dari pembentukan tim khusus, diplomasi dan teknik operasional (pembentukan LPPNPI, fasilitas CNS/ATM, manajemen ruang udara, sumber daya manusia) hingga implementasi awal dan implementasi penuh (Lestari, 2018). Faktor-faktor berikut menunjukkan bahwa Indonesia siap untuk mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna secara mandiri: 1) Sumber daya manusia yang memadai: Indonesia telah melatih dan memiliki personel yang cukup berkualitas untuk mengelola FIR. Indonesia bekerja sama dengan lembaga-lembaga nasional dan internasional. Sekolah penerbangan Indonesia (STPI) bekerja sama dengan PT. Garuda Indonesia untuk meningkatkan keterampilan staf penerbangan. Kerja sama antara pilot Garuda dan Citlinik memanfaatkan simulator pesawat A320 yang dimiliki STPI Curug, pelatihan hospitality di Garuda Training Center, serta kerja sama antara Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) dan Ecole National De Aviation Civil (ENAC). Selain itu, Indonesia telah mendirikan LPPNPI/AirNav, yang diluncurkan pada tahun 2012 di bawah pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. 2) Fasilitas dan infrastruktur yang memadai, termasuk peralatan radar, komunikasi, dan navigasi modern. The International Air Transportation Association (IATA) memantau hampir 2.000 penerbangan setiap hari di rute penerbangan di atas Selat Malaka. Secara keseluruhan, ada 10.000 penerbangan yang dilakukan setiap hari di FIR Jakarta dan Makassar. Teknologi ADS.B (Automatic Dependant Surveillance Broadcast) adalah teknologi terbaru di sektor penerbangan dan merupakan kombinasi dari Global Positioning System (GPS) dengan keunggulan dapat

melacak posisi, kecepatan, arah angin, dan ketinggian pesawat. Pada tahun 2006, Indonesia bekerja sama dengan Airservices Australia, SITA, dan THALES dalam mengimplementasikan program Communication Navigation and Surveillance Air Traffic Management (CNS-ATM). 3) Keberhasilan pengelolaan FIR di wilayah Sumatra, Jawa, dan Sulawesi. 4) Pemerintah menunjukkan komitmen yang kuat untuk mengambil alih FIR (Mithalina, 2023).

Dampak Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region Antara Indonesia dengan Singapura Tahun 2022 Terhadap Kedaulatan Wilayah Udara Indonesia

Adapun dampak dari adanya perjanjian penyesuaian FIR antara Indonesia dengan Singapura pada tahun 2022 sebagai berikut:

Pertama, dampak politik. Sebagai salah satu negara terbesar di Asia, Indonesia seharusnya memiliki kekuasaan dan memainkan peran penting dalam regulasi pengamanan penerbangan, terutama di wilayah Asia Tenggara. Secara politis, pada tahun 2022, sebuah perjanjian untuk menyesuaikan wilayah informasi penerbangan (FIR) antara Indonesia dan Singapura telah ditandatangani, yang menyatakan bahwa pulau Riau dan Natuna, yang awalnya termasuk dalam FIR Singapura, kini menjadi bagian dari FIR Jakarta. Hal ini memperluas cakupan FIR Jakarta sehingga FIR Indonesia kini mencakup seluruh wilayah udara Republik Indonesia. Hal ini juga merupakan pengakuan atas kedaulatan penuh dan eksklusif Indonesia atas wilayah udaranya, sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944. Selain itu, perjanjian ini juga berarti bahwa Indonesia mendapatkan pengakuan atas kemampuannya untuk mengelola FIR dan menyediakan layanan penerbangan sesuai dengan standar internasional yang ditetapkan oleh ICAO (Puteh, 2024).

Kedua, dampak ekonomi. Dengan perjanjian ini, Indonesia memiliki hak dan kewajiban untuk memberikan Pelayanan Jasa Penerbangan (PJP) di wilayah informasi penerbangan FIR Indonesia dan memungut biaya. Pendapatan dari biaya Route Air Navigation Series (RANS) masuk ke dalam Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan menurut Novie Riyanto, Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, Indonesia berpotensi memperoleh pendapatan hingga 250 miliar rupiah per tahun dari biaya layanan yang masuk ke Indonesia (Puteh, 2024). Faktor lain yang memengaruhi keuntungan ekonomi dalam re-alignment agreement FIR 2022 adalah peningkatan jumlah wisatawan asing yang mengunjungi Kepulauan Riau, yang menyebabkan peningkatan ekonomi di wilayah tersebut. Dengan perluasan wilayah FIR Indonesia, rute penerbangan internasional ke Kepulauan Riau, terutama ke bandara-bandara baru seperti Bandara Internasional Raja Ali Fisabilillah, juga akan meningkatkan pendapatan lokal.

Ketiga, dampak keamanan dan pertahanan negara. Dengan perjanjian ini, militer Indonesia dapat melaksanakan penegakan hukum serta pertahanan dan keamanan negara sesuai dengan prosedur berikut: Personel CMAC di ATC Singapura memantau menggunakan sistem console yang terintegrasi oleh Singapura, melakukan identifikasi apakah pesawat tersebut memiliki flight clearance atau tidak, bila tidak terdapat flight clearance (Simanjuntak, 2020): Staf CMAC yang ditempatkan di ATC Singapura akan mengeluarkan 2 peringatan sebelum memberi tahu KOOPSUDNAS tentang aktivitas pesawat tersebut, sambil berkoordinasi dengan ATC Singapura untuk mengambil tindakan. Jika dua peringatan telah dikeluarkan dan pesawat mengabaikannya, staf CMAC akan melaporkannya ke KOPSUDNAS agar tindakan lebih lanjut dapat diambil. Kemudian, tindakan ini harus sesuai dengan prosedur operasi standar yang ditetapkan oleh ICAO dan tentu saja disetujui oleh kedua negara. Selain hak pengawasan oleh ATC Singapura dalam penegakan hukum, berdasarkan Perjanjian Penyesuaian FIR 2022, ada juga koordinasi antara staf CMAC Indonesia di ATC Singapura dan staf Singapura yang bertugas di sana. Personel CMAC Indonesia dan Singapura diharapkan dapat membentuk tim

yang solid dalam memantau flight plan pesawat di atas wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna.

PENUTUP

Pengelolaan dan penyesuaian FIR antara Indonesia dan Singapura merupakan isu multidimensi yang melibatkan keterkaitan erat antara kedaulatan udara, kewajiban teknis keselamatan penerbangan sesuai dengan Perjanjian Chicago 1944 dan Annex 11, serta dinamika diplomatik dan geopolitik di Asia Tenggara. Secara normatif, Indonesia memiliki dasar hukum internasional yang kuat untuk mengelola FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna secara mandiri, dan selama beberapa dekade telah melakukan upaya bertahap untuk memenuhi standar keselamatan dan efisiensi yang ditetapkan oleh ICAO, antara lain melalui forum ICAO, perjanjian bilateral, pengembangan kapasitas teknis (AirNav Indonesia, modernisasi CNS/ATM, PBN, ADS-B), dan penguatan sumber daya manusia. Perjanjian penyesuaian FIR tahun 2022 merupakan tonggak penting karena menegaskan pengakuan atas kemampuan Indonesia untuk menyediakan layanan navigasi udara secara mandiri, memperluas cakupan FIR Jakarta ke seluruh wilayah udara nasional, dan memberikan dampak positif di bidang politik (penguatan simbolis dan praktis kedaulatan), ekonomi (peningkatan pendapatan PNB dari pengamanan lalu lintas udara dan potensi pariwisata), serta pertahanan dan keamanan (peningkatan kemampuan pengawasan dan penegakan hukum di wilayah udara). Namun, studi ini juga menegaskan bahwa pendelegasian dan re-alignment FIR tetap menimbulkan kerentanan terhadap potensi pelanggaran kedaulatan, ketergantungan teknis, dan ketidakcocokan dengan beberapa peraturan perundang-undangan nasional, sehingga diperlukan kerangka kerja politik yang lebih komprehensif dan konsisten antara hukum internasional dan hukum nasional untuk benar-benar menjamin kedaulatan udara Indonesia sekaligus menjamin keamanan dan kelancaran lalu lintas penerbangan sipil internasional.

REFERENSI

- Abeyratne, R. (2014). *Aviation Security, Sovereignty, and The Law*. Berlin: Springer.
- Basu, B. (2018). Sovereignty Over Airspace: Legal dimensions. *Journal of Air Law and Commerce*, 83(2), 245–272.
- Chan, J. (2019). Airspace Management and Singapore's Aviation Strategy. *Asia Pacific Aviation Review*, 12(1), 33–47.
- Hanifati., Gholib, M., & Arif, S. Pemecahan Permasalahan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Kedaulatan Indonesia. *Jurnal Indonesia*, 196.
- Hendrawan, F. (2022). Modernisasi Navigasi Penerbangan Indonesia Menuju PBN dan ADS-B. *Jurnal Transportasi Udara Indonesia*, 5(2), 77–90.
- ICAO. (2006). *Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention)*. Montreal: ICAO.
- ICAO. (2019). *Air Navigation Planning and Implementation*. Montreal: ICAO.
- ICAO. (2020). *Procedures for Air Navigation Services (PANS)*. Montreal: ICAO.
- Indrawati, Nanda. (2020). Peluang dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura. *Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan*, 7(2), 18-36.

- Lestari, E. P. (2018). The Delegation of State Sovereignty over Air Space in the Implementation of Air Navigation: The Analysis of the Agreement between Indonesia and Singapore on Management of the Batam and Natuna Flight Information Region. *Fiat Justitia: Jurnal Ilmu Hukum*, 11(2), 173–199. <https://doi.org/10.25041/fiatjustisia.v11no2.813>.
- Mithalina, F., Risnain, M., Zunnuraeni. (2023). Analisis Perjanjian Pengelolaan Wilayah Udara (Flight Information Region) Antara Indonesia dan Singapura Menurut Hukum Internasional. *Mataram Journal of International Law*, 1(1), 61-78. <https://doi.org/10.29303/majil.v1i1.2579>.
- Prabowo, D. (2021). Kedaulatan Ruang Udara dan Kepentingan Pertahanan Indonesia. *Jurnal Pertahanan Negara*, 7(1), 11–29.
- Puteh, N. A., Prabandari, A. P., & Setyawanta, L. T. (2024). Implikasi Perjanjian Penyesuaian FIR Antara Indonesia dengan Singapura Tahun 2022 terhadap Wilayah Udara Indonesia. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 6(1), 35-48. <https://doi.org/10.14710/jphi.v6i1.35-48>.
- Putri, M. T. (2019). Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau oleh Singapura serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Justitia Jurnal Hukum*, 3(1). <https://doi.org/10.30651/justitia.v3i1.1624>.
- Rahman, T. (2023). FIR, Kedaulatan, dan Diplomasi Udara Indonesia. *Jurnal Hukum Internasional Nusantara*, 4(1), 55–70.
- Sefriani. (2015). Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia. *Jurnal IUS QUIA IUSTUM*, 22(1), 549.
- Sholikah, D. I. (2020). Analisis Penyelesaian Perbatasan Laut Antara Peru dengan Chile yang diselesaikan Oleh Mahkamah Internasional (ICJ). *Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis*, 1(1), 25-34.
- Siahaan, B. (2020). Indonesian airspace management: Legal and technical perspectives. *Indonesian Journal of Air and Space Law*, 2(1), 1–20.
- Simanjuntak, M. (2020). Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Indonesia dari Singapura. *Jurnal Hukum To-Ra*, 6(2), 178. <https://doi.org/10.33541/JtVol5Iss2pp102>.
- Suwoto. (2015). *Akibat Hukum Perjanjian Flight Information Region (FIR) Tahun 1973 di atas Perairan Riau Dan Natuna Setelah Terjadinya Perubahan Teritorial Indonesia*. Tesis Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Pontianak, 39.
- Yanyan, M., Ian, M., Ikardhi, P. (2017). *Langit Indonesia Milik Siapa*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.

Editorial Office of Locus: Jurnal Konsep Ilmu Hukum (JKIH)

Medan City, North Sumatra, Indonesia.

Phone / WhatsApp Business: +62 811-620-1239

Email: support@jurnal.locusmedia.id

E-ISSN: 2809-9265 | DOI Prefix: 10.56128/jkih

Powered by Locus Media Publishing
