

Ratifikasi Perjanjian Penyesuaian Wilayah Informasi Penerbangan antara Indonesia dan Singapura: Pilihan Rasional atau Status Quo?

*Nandang Sutrisno**, *Rafi Nasrulloh Muhammad Romdoni***

*Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

nandang.sutrisno@uii.ac.id

**Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada

rafinmromdoni@gmail.com

Abstract

The ratification of the Agreement on Realignment of Flight Information Region (FIR) between Indonesia and Singapore by Presidential Regulation Number 109 of 2022 produced controversies. Such controversies occurred between the Indonesian government on one side, and the academicians and practitioners on another. The former claims that the ratification indicates the hard work of the Indonesian government to take over the FIR that has been delegated to Singapore. However, the latter questions the status of Indonesia as a sovereign state and its security that would potentially be arose from the ratification. It is because Singapore still takes control over Indonesia's airspace from 0-37.000 feet. This article studies and analyzes whether the ratification was the best choice taken by Indonesia. The discussion shows that it was not the best yet rational and realistic. It was not, because the possibility of harm and threat to Indonesia's national security are bigger than the advantages arising from the agreement. It was rational and realistic because it was not ratified, the control of FIR would be *status quo* and return fully to Singapore without limitation of time.

Keywords: flight information region; sovereignty; national defence and security.

Abstrak

Pengesahan Perjanjian Penyesuaian Wilayah Informasi Penerbangan (*Flight Information Region/FIR*) antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura melalui Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 menuai polemik. Hal tersebut terjadi antara pihak pemerintah dengan pihak akademisi serta praktisi. Pada satu sisi, pihak pemerintah mengklaim bahwa pengesahan tersebut mengindikasikan kerja keras pemerintah dalam mengambil alih FIR yang didelegasikan kepada Singapura. Oleh karena itu, kini kedaulatan ruang udara dikontrol penuh Indonesia. Namun di sisi lain, para akademisi dan praktisi mempersoalkan status kedaulatan dan juga keamanan yang berpotensi timbul dari pengesahan ini. Hal tersebut dikarenakan Singapura sebenarnya masih memiliki kontrol di ruang udara Indonesia pada ketinggian 0-37.000 kaki. Artikel ini akan mempelajari dan menganalisis apakah pengesahan perjanjian tersebut merupakan langkah yang tepat. Hasil dari kajian artikel ini menunjukkan bahwa pengesahan perjanjian tersebut bukan merupakan langkah terbaik, namun rasional dan realistis. Ia bukan langkah terbaik, disebabkan peluang kerugian dan ancaman terhadap keamanan negara tampak lebih besar dibandingkan keuntungan yang diperoleh dari persetujuan tersebut. Meski demikian, pengesahan ini juga rasional dan realistis, dikarenakan jika tidak disahkan, status FIR akan *status quo*, tetap sepenuhnya kembali ke Singapura tanpa batas waktu.

Kata kunci: wilayah informasi penerbangan; kedaulatan; pertahanan dan keamanan negara.

A. Pendahuluan

Artikel ini membahas peratifikasian perjanjian penyesuaian wilayah informasi penerbangan antara Indonesia dan Singapura. Pembahasan ini dilakukan untuk menggali apakah ratifikasi ini berarti telah mengindikasikan Indonesia mengontrol wilayahnya secara utuh dalam kaitan informasi penerbangan antar kedua negara, dan karenanya bisa mengakomodasi seluruh kepentingannya di bidang ekonomi maupun pertahanan dan keamanan. Pembahasan ini menjadi perlu karena perjanjian penyesuaian wilayah penerbangan, sekalipun tidak sampai menimbulkan konsekuensi mengurangi

kedaulatan negara, pada praktiknya sangat bersinggungan erat.

Sebagaimana diketahui, perjanjian penyesuaian wilayah informasi penerbangan antara Indonesia dan Singapura, sebagaimana *Realignment Flight Information Region (FIR) Agreement*, telah diratifikasi dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura (Perpres No. 109/2022) pada 5 September 2022.¹ Semenjak penandatanganan yang dilakukan pada awal 2022 maupun saat diratifikasi melalui Perpres, perjanjian ini memunculkan berbagai pro dan kontra. Presiden Joko Widodo menyebut perjanjian ini melambangkan sebuah langkah maju atas pengakuan internasional terhadap ruang udara Indonesia.² Perlu digarisbawahi, Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Novie Riyanto, mengatakan terkait ketinggian 0-37 ribu kaki yang masih dipegang Singapura, hal itu dikarenakan dibutuhkannya transisi yang dilakukan demi keselamatan semata. Dalam implementasinya, Indonesia akan mengirimkan personel ke *Air Traffic Controller (ATC)* Singapura sehingga pengawasan akan lebih ketat.³ Presiden Joko Widodo juga menambahkan bahwa luas FIR Jakarta bertambah menjadi 249.575 km².⁴ Dilihat dari segi ekonomi pun Indonesia akan diuntungkan karena Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) akan meningkat.⁵ Hal ini disebabkan karena Indonesia

1 CNN Indonesia, "Jokowi Umumkan RI Resmi Ambil Alih FIR Riau-Natuna dari Singapura," <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220908114043-106-844985/jokowi-umumkan-ri-resmi-ambil-alih-fir-riau-natuna-dari-singapura>, 8/9/2022, diakses 10/9/2022.

2 Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Presiden Jokowi Tandatangani Perpres tentang FIR, Tegaskan Kedaulatan Ruang Udara Indonesia," <https://setkab.go.id/presiden-jokowi-tandatangani-perpres-tentang-fir-tegaskan-kedaulatan-ruang-udara-indonesia/>, 8/9/2022, diakses 10/9/2022.

3 Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia," <http://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia>, 6/2/2022, diakses 10/9/2022.

4 Setkab RI, "Presiden Jokowi Tandatangani Perpres FIR."

5 Nurhadi Sucahyo, "Menghitung Untung-Rugi Perjanjian FIR Indonesia-

menyediakan pelayanan penerbangan di daerah yang didelegasikan kepada Singapura, maka dari itu berhak mendapatkan pemasukan.⁶ Selain itu, dari sisi pertahanan dan keamanan negara, kini Indonesia bisa secara leluasa mengawasi kegiatan-kegiatan di area FIR Natuna dan bahkan menempatkan personel militer di ATC Singapura sebagai bentuk kerjasama dan pengawasan.⁷

Seraya itu, kalangan akademisi, beberapa anggota Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), dan bahkan wakil ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) memberikan kritik pedas terhadap langkah yang diambil pemerintah Indonesia. Hikmahanto Juwana, guru besar hukum internasional Universitas Indonesia, misalnya, beranggapan bahwa pemerintah tenggelam dalam euforia yang tiada arti karena sebetulnya ruang udara Indonesia pada ketinggian 0-37 ribu kaki masih dikendalikan oleh Singapura. Ia menambahi bahwa perjanjian FIR tersebut tidak sesuai dengan amanat Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya ditulis 'UU No. 1/2009').⁸ Hal serupa diungkapkan oleh wakil ketua MPR, Syarif Hasan, yang menuturkan bahwa tidak ada bedanya dengan sebelum penandatanganan, tidak ada kedaulatan Indonesia di situ (wilayah Natuna dan sekitarnya) karena ketinggian 0-37 ribu kaki masih di bawah kontrol Singapura. Ia juga mempertanyakan apa sebetulnya definisi kedaulatan menurut pandangan pemerintah Indonesia.⁹

Singapura.” <https://www.voaindonesia.com/a/menghitung-untung-rugi-perjanjian-fir-indonesia-singapura/6432123.html>, 8/2/2022, diakses 4/7/2022.

- 6 Sinatriagung Mintojati, “Effect of Re-Alignment Flight Information Region Above Natuna and Riau Islands to Indonesia’s Sovereignty,” *International Journal of Law, Tourism, and Culture*, 1, 1 (2022), hlm. 11.
- 7 Mintojati, “Effect of Re-Alignment Flight Information Region,” hlm. 11.
- 8 Kompas.com, “Perjanjian FIR Indonesia-Singapura Disebut Harus Diratifikasi Lewat UU, Ini Alasannya,” <https://nasional.kompas.com/read/2022/02/18/14360991/perjanjian-fir-indonesia-singapura-disebut-harus-diratifikasi-lewat-uu-ini?page=all>, 18/2/2022, diakses 4/7/2022.
- 9 Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia, “Perjanjian FIR Indonesia – Singapura, Wakil Ketua MPR: Resmi Kedaulatan NKRI Hilang,” <https://mpr.go.id/berita/Perjanjian-FIR-Indonesia---Singapura,-Wakil-Ketua-MPR:-resmi-Kedaulatan-NKRI-hilang>, 10/9/2022, diakses 11/9/2022.

Ruang lingkup tulisan ini menyinggung sedikit pembahasan tentang perjanjian kerjasama pertahanan (*Defence Cooperation Agreement/DCA*) dan perjanjian ekstradisi yang di-*bundling* dengan perjanjian FIR. Hal ini dikarenakan dua perjanjian tersebut, terutama DCA, berpengaruh terhadap hasil akhir yang dicapai Indonesia-Singapura. DCA menjadi kendala mengapa proses pengambilalihan FIR di wilayah Natuna dan sekitarnya dari Singapura memakan waktu yang lama. Pada 2007, kedua Negara sudah menandatangani DCA, namun DCA gagal diratifikasi oleh DPR sebab menurutnya terdapat beberapa klausul yang merugikan dan mengancam kedaulatan serta keamanan Negara Indonesia.¹⁰ Oleh sebab DCA gagal diratifikasi, maka otomatis perjanjian FIR beserta perjanjian ekstradisi pada saat itupun tidak berhasil dan menunda pengambilalihan wilayah FIR di Natuna dan sekitarnya.

Pisau analisis di dalam tulisan ini merujuk kepada tulisan-tulisan terdahulu yang juga membahas terkait FIR Indonesia-Singapura, seperti yang ditulis oleh Lestari (2016),¹¹ Ridha Nugraha (2018),¹² dan Fahrazi (2019).¹³ Mayoritas penulis melihat sentra persoalan FIR Indonesia-Singapura berkenaan dengan keterbatasan ruang gerak Indonesia dalam melaksanakan kedaulatannya sebagai *sovereign State*. Jika ditelaah lebih dalam, polemik kedaulatan tersebut bersinggungan dengan *public interest* masyarakat internasional sebagaimana diatur oleh Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional (*Chicago Convention on International Civil*

10 Aristyo Rizka Darmawan, "Indonesia-Singapore Defence Cooperation Agreement: A Win Win," <https://fulcrum.sg/indonesia-singapore-defence-cooperation-agreement-a-win-win/>, 28/1/2022, diakses 10/9/2022.

11 Ramadhita Lestari, "Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (*Flight Information Region*) di atas Kepulauan Natuna dengan Singapura," *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau*, 3, 1 (2016): 1-16.

12 Ridha Aditya Nugraha, "Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore," *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law* 67, 2 (2018): 236-53.

13 Mahfud Fahrazi, "Pengelolaan *Flight Information Region* di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna," *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 26, 2 (Mei 2019): 391-409.

Aviation, selanjutnya ditulis ‘Konvensi Chicago’) dan praktik-praktik negara di dunia. Selain itu, pertentangan-pertentangan yang timbul juga ditujukan kepada pemerintah Indonesia yang kurang memprioritaskan kepentingan nasional yang sejatinya dapat dilakukan tanpa meninggalkan kepentingan dan kewajiban internasional.

Dalam merespons peratifikasian Perpres No. 109/2022, terlebih dahulu tulisan ini membahas sejarah hubungan Indonesia-Singapura terkait FIR, DCA, dan ekstradisi. Selanjutnya, dibahas isu seputar kedaulatan, keamanan dan teknis dari FIR yang bertujuan untuk memberikan pandangan dan menjadi pertimbangan dalam analisis inti permasalahan dalam tulisan ini. Terakhir, tulisan ini memaparkan pandangan beserta analisis terhadap langkah pemerintah untuk sepenuhnya mengontrol kedaulatan di wilayah Natuna dan sekitarnya dengan diratifikasinya perjanjian *realignment* FIR melalui Perpres No. 109/2022.

B. Sejarah FIR Indonesia-Singapura

Sebagai negara pihak dari Konvensi Chicago, Indonesia berkewajiban untuk menyediakan *air traffic services* (ATS) guna menunjang keselamatan dan efisiensi penerbangan internasional sebagaimana tercantum pada Annex 11 Konvensi. Salah satu komponen dalam ATS adalah FIR, yang memiliki arti “*an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.*”¹⁴ Dengan kata lain, FIR berfungsi untuk menyediakan informasi-informasi seputar penerbangan dan peringatan yang ditujukan kepada pesawat yang melintas agar tidak terjadi tabrakan maupun kesalahan teknis lainnya. Saat sebuah negara belum memiliki kemampuan untuk mengatur FIR di atas wilayahnya, Annex 11 mengatur bahwasanya negara dapat mendelegasikan pengelolaan FIR kepada negara lain yang lebih kompeten.¹⁵ Indonesia merupakan negara yang baru merdeka pada 1945, yang kala itu belum memiliki kepiawaian yang memadai untuk mengatur lalu lintas penerbangan

14 Annex 11 Konvensi Chicago.

15 Annex 11 Konvensi Chicago, chapter 2.1.1.

di atas wilayahnya, terutama di sekitar pulau Natuna, Batam, dan Kepulauan Riau. Maka dari itu, berdasarkan *Regional Aviation Navigation* (selanjutnya disebut 'RAN') *Meeting* pada tahun 1946 yang dilaksanakan di Bangkok, pengelolaan FIR untuk wilayah Natuna dan sekitarnya didelegasikan kepada Singapura.¹⁶

Seiring dengan berjalannya waktu, Indonesia tidak tinggal diam begitu saja. Pada setiap pertemuan *Regional Aviation Navigation* yang diselenggarakan oleh ICAO di Honolulu (1973), Singapura (1983), dan Bangkok (1993), Indonesia selalu bernegosiasi dan mengajukan agar pengelolaan FIR Natuna kembali ke tangan Indonesia, namun tidak ada hasil yang memuaskan dari ketiga pertemuan tersebut.¹⁷ Desakan untuk segera mengambil alih pengelolaan FIR Natuna dari Singapura salah satunya dilatarbelakangi oleh kejadian tidak menyenangkan yang dialami oleh LB Moerdani, Menteri Pertahanan dan Keamanan Indonesia pada saat itu yang mengalami kesulitan untuk mendarat di Natuna.¹⁸

Gagal dalam pertemuan RAN, Indonesia melakukan pendekatan (*approach*) yang berbeda—sesuai dengan saran ICAO—yaitu dengan melakukan pertemuan secara bilateral dengan Singapura.¹⁹ Pada 1995, Indonesia dan Singapura meneken "*Agreement between Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*" yang lantas diratifikasi juga disahkan dalam Keputusan Presiden RI Nomor 7 Tahun 1996 (selanjutnya ditulis 'Keppres No. 7/1996').²⁰ Perjanjian bilateral ini menyesuaikan dengan perubahan-perubahan batas wilayah laut Indonesia yang baru berdasarkan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut

16 Ade Patra Mangko, "Indonesia Air Traffic Services (ATS) Readiness and Strategic Plans for Taking Over Airspace and Improving the Service" (Tesis, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2013), hlm. 7.

17 Lestari, "Sengketa FIR," hlm. 3.

18 Lestari, "Sengketa FIR," hlm. 3..

19 Fahrazi, "Pengelolaan *Flight Information Region*," hlm. 397.

20 Lenny Husna dan Agus Riyanto, "Peran Pemerintah dalam Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Singapura atas Wilayah Udara Kepulauan Riau," *Jurnal Cahaya Keadilan* 7, 2 (2019), hlm. 400.

(UNCLOS).²¹ Isi perjanjian tahun 1995 ini mengatur bahwa:²²

1. Singapura memberikan pelayanan navigasi di wilayah sektor A dari permukaan laut hingga 37.000 kaki;
2. Singapura memberikan pelayanan navigasi di wilayah sektor B dari permukaan laut hingga ketinggian tak terhingga;
3. Sektor C tidak masuk dalam perjanjian; dan
4. Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan di sektor A untuk kemudian diserahkan kepada Indonesia, namun tidak berlaku untuk sektor B dan C.

Perjanjian tahun 1995 yang diratifikasi menjadi Keppres No. 7/1996 bukanlah merupakan jawaban dari apa yang Indonesia inginkan. Justru dalam pengaplikasiannya, perjanjian ini menimbulkan banyak isu terutama berkaitan dengan keamanan wilayah udara Indonesia.

Indonesia dan Singapura memiliki riwayat historis yang cukup panjang mengenai kerjasama di bidang pertahanan yang masih berkaitan dengan isu FIR. Pada 1995, Indonesia dan Singapura menandatangani *Military Training Area (MTA) Agreement* yang salah satu isi dari perjanjian tersebut adalah Singapura berhak melakukan latihan militer di perairan Indonesia khususnya Tanjung Pinang sampai bagian paling selatan Laut Cina Selatan. Perjanjian MTA berakhir pada 2003 karena Singapura melakukan pelanggaran-pelanggaran seperti melewati batas-batas wilayah yang sudah ditetapkan di dalam perjanjian serta melibatkan negara ketiga seperti Amerika Serikat dan Australia di area latihan militer.²³ Pada 2007, Indonesia-Singapura melanjutkan kerjasama pertahanan yang terputus pada 2003. Hasilnya, Indonesia menandatangani DCA, namun DPR tidak meratifikasi perjanjian tersebut dengan alasan keamanan. DPR menilai perjanjian tersebut terlalu berbahaya untuk Indonesia walaupun Singapura berusaha meyakinkan bahwa akan sepenuhnya menghormati kedaulatan wilayah Indonesia.²⁴

21 Nugraha, "Regain Control from Singapore," hlm. 239.

22 Fahrizi, "Pengelolaan *Flight Information Region*," hlm. 399-400.

23 Darmawan, "Indonesia-Singapore Defence Cooperation Agreement."

24 Darmawan, "Indonesia-Singapore Defence Cooperation Agreement."

Merespons kegagalan DCA, Singapura berusaha keras agar DCA dapat disetujui DPR, yaitu dengan cara mengubah beberapa klausul di dalam DCA serta menyandingkan perjanjian tersebut dengan ekstradisi.²⁵ Singapura paham betul bahwa Indonesia memiliki kepentingan terhadap negaranya di bidang ekstradisi.²⁶ Hal tersebut memang fakta mengingat banyak sekali kasus di mana narapidana dari Indonesia, terutama para koruptor yang melarikan diri ke Singapura, seperti Harun Masiku, Djoko Tjandra, Muhammad Nazaruddin dan Nunun Nurbaeti.²⁷ Adanya perjanjian ekstradisi tentu sangat membantu Indonesia dalam menangani permasalahan tersebut. *Effort* kedua Negara dalam kerjasama ekstradisi dimulai pada 1998 yang kemudian berlanjut pada pertemuan bilateral tahun 2002 yang dilakukan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri dan Perdana Menteri Singapura Goh Chok Thong.²⁸ Lalu pada 2007, perjanjian ekstradisi ditandatangani oleh Menteri Luar Negeri kedua Negara, yaitu Hasan Wirajuda dan George Yeo yang dilakukan di Bali dan disaksikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong.²⁹ Kendati sudah ditandatangani, perjanjian ini gagal berlaku karena DPR menolak untuk meratifikasi DCA. Kegagalan diratifikasinya DCA berimbas pada perjanjian ekstradisi karena kedua pemerintahan sudah sepakat bahwa pengesahan perjanjian ekstradisi akan dilakukan secara paralel

25 Muhammad Kafrawy, "Kepentingan Singapura terhadap Indonesia dalam *Defence Cooperation Agreement (DCA)*" (Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2014), hlm. 2.

26 Kafrawy, "Kepentingan Singapura terhadap Indonesia," hlm. 2.

27 CNN Indonesia, "Daftar Koruptor yang Sempat Kabur ke Singapura," <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220126103706-12-751365/daftar-koruptor-yang-sempat-kabur-ke-singapura>, 26/1/2022, diakses 14/9/2022.

28 Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Republik Indonesia "Ekstradisi RI-Singapura Bikin Gentar Koruptor dan Teroris, Ini Lini Masa hingga Perjanjian Ditandatangani Yasonna," <https://www.kemenkumham.go.id/berita/ekstradisi-ri-singapura-bikin-gentar-koruptor-dan-teroris-ini-lini-masa-hingga-perjanjian-ditandatangani-yasonna>, 25/1/2022, diakses 12/9/2022.

29 Kemenkumham, "Ekstradisi Bikin Gentar Koruptor."

dengan DCA.³⁰

C. Permasalahan Kedaulatan Ruang Udara dan Pro-Kontra lainnya

Penjabaran klaim-klaim pemerintah berkenaan dengan dampak dari peratifikasian perjanjian *realignment* FIR sangat krusial sebelum masuk ke bagian pembahasan yang lebih mendalam. Sinatriagung Mintojati³¹ yang juga merujuk pada publikasi Sekretariat Kabinet Republik Indonesia,³² menekankan (*highlight*) lima poin penting, yaitu:

1. Wilayah Natuna dan Kepulauan Riau menjadi bagian dari FIR Jakarta sekaligus menyebabkan cakupan ruang udara untuk FIR Jakarta bertambah sekitar 249.575 km².
2. Pelayanan penyediaan navigasi penerbangan menjadi hak Indonesia (FIR Indonesia) yang telah disesuaikan dengan batas laut teritorial sebagaimana diatur UNCLOS. Indonesia bekerja sama dengan Singapura, yakni Singapura memegang kendali pada ketinggian 0-37 ribu kaki, sedangkan Indonesia dari ketinggian 37 ribu kaki ke atas.
3. Disepakatinya *Civil Military Coordination in ATC* (CMAC) guna menjamin terbukanya komunikasi antara kedua pemerintahan sehingga tidak ada pelanggaran terhadap kedaulatan. Oleh sebab itu, Indonesia mengutus beberapa personil sipil dan militer di *Singapore Air Traffic Control Centre* (SATCC).
4. Indonesia akan menerima biaya jasa pelayanan penerbangan dari pesawat-pesawat yang terbang dari dan menuju Singapura. Teknis pemungutan biaya ini akan diawasi dan dievaluasi secara ketat oleh Kementerian Perhubungan.
5. Indonesia berhak mengevaluasi layanan yang diberikan Singapura

30 Kemenkumham, "Ekstradisi Bikin Gentar Koruptor."

31 Mintojati, "Effect of Re-Alignment Flight Information Region," hlm. 10.

32 Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia – Singapura," <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/>, 27/1/2022, diakses 15/9/2022.

guna memastikan kepatuhan terhadap ketentuan Internasional (ICAO).

Presiden Jokowi menegaskan bahwa Perpres No. 109/2022 ini merupakan bentuk penegasan kedaulatan dan pengakuan internasional terhadap ruang udara Indonesia.³³

Status kedaulatan ruang udara Indonesia merupakan masalah utama (*the core issue*) di dalam perjanjian FIR yang disoroti oleh para praktisi dan akademisi. Oona Hathaway menjabarkan bahwa kedaulatan dalam arti luas harus memenuhi empat karakteristik sebagai berikut:³⁴ (1) kewenangan untuk mengatur; (2) memiliki hierarki tertinggi sebagai otoritas pemerintahan; (3) mandiri (*independent*); dan (4) memiliki kuasa terhadap wilayah teritorial. Secara etimologi, kata “kedaulatan” merujuk pada kata *sovereignty* yang muncul pada pertengahan abad ke-14 yang memiliki arti ‘*preminence or authority/law*’.³⁵ Terdapat beberapa tokoh terkenal yang memelopori teori kedaulatan, di antaranya yaitu Jean Bodin, Hugo Grotius, Thomas Hobbes, John Locke hingga J. J. Rousseau. Menurut Jean Bodin, kedaulatan merupakan kekuasaan tertinggi dan abadi yang menjadi bagian penting dari sebuah negara Republik. Menurutnya, sebuah negara tidak berdaulat kecuali ia memiliki kapasitas untuk menegakkan kekuasaan terhadap warganegara dan wilayah teritorialnya.³⁶ Berbeda dengan Bodin, Thomas Hobbes melihat kedaulatan menggunakan teori kontrak sosial. Dalam hal ini, konsensus dari tiap-tiap individu dan suatu kelompok masyarakat merupakan inti dari kedaulatan sebuah negara.³⁷ Selaras dengan Hobbes, John Locke berpendapat bahwa tercapainya tujuan bersama (*common goal*) dari warganegara merupakan indikasi dari negara yang berdaulat.³⁸

33 Setkab, “Jokowi Tandatangani Perpres FIR.”

34 Oona A. Hathaway, “International Delegation and State Sovereignty,” *Law and Contemporary Problems*, 71, 1 (2008), hlm. 120.

35 Simona Tutuianu, *Towards Global Justice: Sovereignty in an Interdependent World* (The Hague: Asser Press, 2013), hlm. 8.

36 Tutuianu, *Towards Global Justice*, hlm. 8.

37 Tutuianu, *Towards Global Justice*, hlm. 8.

38 Tutuianu, *Towards Global Justice*, hlm. 9.

Kedaulatan dalam konteks yang lebih sempit yaitu kedaulatan terhadap ruang udara, secara historis berpatokan kepada adagium Romawi “*cujus est solum ejus est usque ad coelum*” yang berarti “barang siapa yang memiliki sebidang tanah, maka ia juga memiliki apapun yang berada di dalam dan di atas (ruang udara) tanah tersebut hingga ketinggian tak terbatas (*ad infinitum*).”³⁹ Pada abad ke-19, tersua perkembangan terhadap konsep kedaulatan ruang udara yang disimbolkan oleh lahirnya dua aliran (*schools of thought*) yakni, aliran yang memandang ruang udara sebagai kepemilikan pribadi (*private property ownership*)⁴⁰ dan di sisi lain, aliran⁴¹ yang memandang bahwa ruang udara merupakan milik negara (*public property*) dan oleh karena itu berkaitan dengan kedaulatan.⁴² Sebagai contoh, dalam kasus *United States v. Causby*,⁴³ Causby menggugat United States karena pesawat militer yang melewati lahan peternakan ayamnya menyebabkan kebisingan yang berakibat pada kematian hewan ternak dan harus mengalami kerugian yang besar. Causby menggunakan doktrin “*cujus est solum ejus est usque ad coelum*” sebagai basis gugatan, walaupun Pengadilan menyatakan bahwa doktrin tersebut sudah tidak valid, akan tetapi Pengadilan memenangkan Causby dan memerintahkan United States untuk membayar ganti rugi karena melanggar *The Takings Clause of the Fifth Amendment*.

E. Saefullah Wiradipradja dalam tulisannya yang mengutip

39 Yehuda Abramovitch, “The Maxim ‘Cujus Est Solum Ejus Usque Ad Coelum’ as Applied in Aviation,” *McGill Law Journal*, 8, 4 (1962), hlm. 247. Lihat juga E. Saefullah Wiradipraja, “Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia,” *Indonesian Journal of International Law*, 6, 4 (2009), hlm. 499.

40 Tokoh-tokoh terkenal dalam aliran ini adalah Paul Fauchille, seorang pengacara berkewarganegaraan Prancis dan dianggap sebagai *pioneer of air law* dan Ernest Nys, seorang arbitrator yang berasal dari Belgia serta member dari Permanent Court of Arbitration.

41 Salah satu tokoh terkenal dalam aliran ini adalah John Westlake, seorang pengacara dan *social reformer* Inggris yang sangat berpengaruh dalam hukum perdata internasional.

42 Albert I. Moon Jr., “A Look at Airspace Sovereignty,” *Journal of Air Law and Commerce*, 29, 4 (1963), hlm. 329.

43 Oyez, “United States v. Causby,” <https://www.oyez.org/cases/1940-1955/328us256>, diakses 12/9/2022.

Djatikoesoemo mengatakan, konsep kedaulatan ruang udara mulai menjadi sinaran perhatian manakala masyarakat internasional mendesak pelarangan peluncuran proyektil maupun bahan peledak lain dari wilayah udara suatu Negara.⁴⁴ Desakkan masyarakat internasional tersebut disampaikan pada Konferensi Den Haag tahun 1899, kemudian dilanjutkan pada 1907 yang membicarakan tentang perdamaian. Perjanjian internasional pertama yang mengakui bahwa negara memiliki *complete and exclusive sovereignty above airspace and its territory* adalah Konvensi Paris tahun 1919.⁴⁵ Kendati demikian, Konvensi Paris 1919 hanya menegaskan kedaulatan ruang udara bagi negara-negara yang memiliki jajahan, hal ini dapat dilihat dari frasa *“The High Contracting Parties”* dan *“every Power”*.⁴⁶ Oleh karena itu, formulasi pasal terkait kedaulatan ruang udara pada Konvensi Chicago menjadi *“the contracting States”* dan *“every States”*. Hal ini berarti setiap negara, terlepas apakah negara tersebut menjadi pihak atau tidak terhadap Konvensi Chicago, memiliki kedaulatan ruang udara.

Konvensi Chicago merupakan instrumen utama dalam mengatur hal penerbangan sipil internasional yang cakupannya termasuk teknis-teknis dan keamanan penerbangan. Oleh karena itu, Konvensi ini mewajibkan negara pihak untuk menyediakan pelayanan yang menjamin keselamatan penerbangan di atas wilayah udaranya. Secara rinci, Annex 11 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

44 Wiradipradja, “Wilayah Udara Negara,” hlm. 500.

45 Malgorzata Polkowska, “State Sovereignty in the Airspace: An Old Notion in a New Reality,” *Annals of Air and Space Law: Vol. XXXVI*, Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal, 2011, hlm. 582. Lihat juga Fika Hakim, “Book Review ‘Kedaulatan Negara di Ruang Udara’ oleh Priyatna Abdurrahyid,” *Indonesia Journal of International Law*, 6, 4 (2009), hlm. 586.

46 Wiradipradja, “Wilayah Udara Negara,” hlm. 502.

zones extending over the territories of the former.”⁴⁷

Annex 11 menekankan bahwa pendelegasian wilayah udara untuk keperluan *air traffic services* termasuk FIR bukan merupakan pelemahan atau bahkan pelanggaran kedaulatan negara yang mendelegasikan (*delegating State*). Dalam penjelasan Annex 11, disebutkan bahwa negara penerima delegasi (*providing State*) harus tetap patuh terhadap syarat-syarat tertentu yang diminta oleh *delegating State* melalui perjanjian bilateral. Oleh karena itu, pertanggungjawaban dari *providing State* hanya sebatas isu teknis dan operasional di wilayah udara yang dimaksud. Kesimpulannya, Konvensi Chicago mengakui kedaulatan tiap-tiap negara atas ruang udara di atas wilayahnya sebagaimana tercantum pada Pasal 1 Konvensi Chicago.⁴⁸

Di dalam analisisnya, Hathaway beranggapan bahwa kedaulatan sebuah negara memang dipertaruhkan manakala berkaitan dengan hal-hal yang sifatnya mendelegasikan.⁴⁹ Pendelegasian yang dimaksud Hathaway merujuk pada pendelegasian dalam arti luas kepada institusi internasional.⁵⁰ Salah satu kesimpulan yang didapat dari analisis Hathaway yaitu negara cenderung mengalami kerugian atau berada pada posisi kurang baik manakala mendelegasikan sebagian kepentingannya—terutama berkenaan dengan kedaulatan—terhadap institusi internasional ataupun negara lain.

Dalam hukum internasional modern, teori kedaulatan tidak dapat dilihat dan diaplikasikan sebagaimana teori tersebut diformulasikan beberapa puluh bahkan ratus tahun yang lalu. Sulit bagi masyarakat internasional untuk mengikuti arus perkembangan zaman jika terus menerus berpatokan pada *the old theory of sovereignty*. Terlebih lagi, kedaulatan tidak berarti benar-benar mandiri secara teknologi, ekonomi, politik dan bahkan militer. Negara saling

47 Annex 11 Konvensi Chicago, chapter 2.1.1.

48 Pasal 1 Konvensi Chicago menyatakan bahwa “*the contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”.

49 Hathaway, “International Delegation and State Sovereignty,” hlm. 115.

50 Hathaway, “International Delegation and State Sovereignty,” hlm. 116.

membutuhkan satu sama lain, namun saling ketergantungan ini tidak serta merta diartikan bahwa negara tidak memiliki kedaulatan. Dengan kata lain, walaupun negara memiliki kedaulatan yang “complete” dan “exclusive” terhadap ruang udaranya, dalam praktiknya tidak seperti itu. Priyatna Abdurrasyid bahkan berpendapat bahwa pengaturan kedaulatan di dalam Pasal 1 Konvensi Chicago sebetulnya kurang jelas (*vague*).⁵¹ Beberapa penulis menyebutkan bahwa bunyi pasal-pasal pada Konvensi Chicago seperti Pasal 5 dan 6 sebetulnya merepresentasikan konsepsi bahwa kedaulatan ruang udara itu tidak *complete* dan *exclusive*, melainkan harus menyesuaikan dengan unsur-unsur eksternal seperti ekonomi dan politik masyarakat internasional. Cocca mengatakan bahwa Pasal 5 Konvensi Chicago terkait hak melintas untuk penerbangan *non-schedule* merupakan bentuk sederhana dari penyesuaian kedaulatan dengan unsur eksternal.⁵² Hal serupa diutarakan Brian Havel terkait Pasal 6.⁵³

Berdasarkan paragraf sebelumnya, dalam hal penerbangan internasional secara general, kedaulatan negara tidaklah benar-benar *complete* dan *exclusive* namun harus dilihat menggunakan *case by case approach*.⁵⁴ Namun, isu khusus terkait dengan pendelegasian FIR kepada negara lain, merujuk kepada Indonesia dan Singapura, para akademisi dan praktisi Indonesia cenderung melihat bahwa hal tersebut merupakan sebuah *infringement* terhadap kedaulatan Indonesia. Atip Latipulhayat, Direktur dari *the Indonesian Center for Air and Space Law* (ICASL), mengatakan “walaupun memang betul

51 Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara* (Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972), hlm. 97.

52 Aldo Armando Cocca, “The Chicago Convention and Technological Development in Air and Space,” *Annals of Air and Space Law: Vol. XIX*, Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal, 1994, hlm. 144-6.

53 Adi Kusumaningrum, “The Legal Analysis of ‘Teori Kedaulatan Nusantara’ towards the Conception of Indonesia Airspace Sovereignty,” *Indonesian Journal of International Law*, 14, 4 (2017), hlm. 516.

54 Ahmad Sudiro dan Jeannette Natawidjaja, “State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore),” *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 478 (2020), hlm. 728.

fungsi dari FIR ini bersinggungan dengan hal teknis, akan tetapi, jika didelegasikan kepada negara lain, maka ada sangkut pautnya dengan kedaulatan.”⁵⁵ Namun sebaliknya, “nampaknya Indonesia tidak melihat hal ini sebagai persoalan kedaulatan,” ujar beliau. Nama dari perjanjian yang ditandatangani dan kemudian diratifikasi melalui Perpres No. 109/2022 adalah “penyesuaian batas” FIR Jakarta dan Singapura, hal ini mengindikasikan bahwa memang perjanjian ini bukanlah bentuk pengambilalihan secara utuh ruang udara Indonesia dari Singapura sebagaimana diamanatkan oleh pasal 458 UU No. 1/2009.⁵⁶

Pengabaian amanat Pasal 458 UU No. 1/2009 sempat disinggung oleh Hikmahanto ketika merespons penandatanganan perjanjian FIR pada awal 2022. Pasal 458 berbunyi:

“Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada Negara lain berdasarkan perjanjian bilateral sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.”⁵⁷

Pasal tersebut sangat jelas mengatur bahwa pendelegasian pelayanan navigasi harus berakhir maksimal pada 2024, setelahnya pelayanan navigasi harus dikelola secara mandiri oleh Indonesia. Sementara itu, Pasal 7 Perpres No. 109/2022 menyatakan bahwa perjanjian FIR berlaku selama 25 tahun dan dapat diperpanjang.⁵⁸ Hal ini berarti tidak ada kesesuaian antara Undang-Undang dan Perpres No. 109/2022, sebagaimana disinggung oleh Hikmahanto Juwana⁵⁹ dan juga Atip Latipulhayat. Ketidaksesuaian ini mempertanyakan kewajiban Joko Widodo sebagai Presiden RI untuk menjalankan

55 Atip Latipulhayat, “Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna,” Webinar Merespons Peraturan Presiden mengenai *Flight Information Region* (FIR), diselenggarakan oleh Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI) dan Indonesia Center for Air and Space Law (ICASL) Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 13/9/2022.

56 Latipulhayat, “Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna.”

57 Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

58 Pasal 7 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022.

59 Kompas.com, “Perjanjian FIR Indonesia-Singapura.”

undang-Undang dan peraturannya dengan selurus-lurusnya sebagaimana tercantum pada pasal 9 Undang-Undang Dasar 1945.⁶⁰

Tak hanya seputar kedaulatan, potensi permasalahan yang akan muncul menurut para praktisi dan akademisi adalah ancaman terhadap keamanan negara. Connie Rahakundini Bakrie, seorang akademisi sekaligus pengamat militer, berpendapat bahwa ia tidak meragukan kemampuan air navigation Indonesia, akan tetapi jika FIR ditandatangani, isu yang muncul bukan hanya seputar investasi atau kedaulatan, melainkan pertahanan.⁶¹ Selain Connie, Chappy Hakim, seorang tokoh militer Indonesia sekaligus Chairman Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI), mengungkapkan bahwa ruang udara berkaitan erat dengan keamanan negara. Beliau mengilustrasikan Amerika serikat—salah satu negara yang sejak dahulu memiliki sistem keamanan yang kuat di wilayah ruang udara—sempat lengah dalam menjaga ruang udaranya, alhasil terjadilah insiden Pearl Harbor dan 9/11.⁶² Sebaliknya, Inggris yang juga memiliki pertahanan udara yang kuat, merupakan satu-satunya Negara yang posisinya diserang (oleh Jerman) namun dapat memenangkan peperangan.⁶³ Hal ini karena Inggris memiliki radar pertahanan yang kuat dan bahkan Royal Air Force Inggris sudah terbentuk dengan baik pada tahun 1918. Sebagai orang yang secara *face to face* mendiskusikan pengambilalihan FIR dengan Presiden Joko Widodo pada tahun 2015, Chappy Hakim menegaskan bahwa “Perpres No. 109/2022 ini bertolak belakang dengan instruksi Presiden tahun 2015 dan 2022.”⁶⁴ Hal lain yang harus

60 Pasal 9 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 berisi tentang sumpah Presiden dan Wakil Presiden di hadapan MPR dan DPR sebelum memegang jabatannya.

61 Kompastv, “Sejauh Mana Kesiapan Indonesia Ambil Alih Pelayanan Ruang Udara FIR dari Singapura?” <https://www.youtube.com/watch?v=GfIFmxKcBdc>, 28/1/2022, diakses 14/9/2022.

62 Chappy Hakim, “FIR Natuna-Kep Riau,” Webinar Merespons Peraturan Presiden mengenai *Flight Information Region* (FIR), diselenggarakan oleh Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI) dan Indonesia Center for Air and Space Law (ICASL) Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 13/9/2022.

63 Peperangan ini dikenal sebagai “Battle of Britain”.

64 Hakim, “FIR Natuna-Kep Riau.”

diperhatikan adalah terkait pertanggungjawaban internasional yang mungkin menjerat Indonesia di kemudian hari jika tidak hati-hati merumuskan perjanjian FIR. Kasus Überlingen pada 2002 merupakan contoh konkret manakala Jerman dimintakan pertanggungjawaban atas kecelakaan pesawat di wilayah udara Jerman yang dikelola oleh Swiss.⁶⁵ Menurut Pasal 1 dan 2 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*,⁶⁶ negara dapat dimintai pertanggungjawaban jika melakukan pelanggaran kewajiban internasional. Oleh karena itu, jika di kemudian hari terjadi insiden di wilayah FIR yang didelegasikan kepada Singapura yang disebabkan karena kesengajaan atau kelalaian pihak Singapura, maka yang akan dimintai pertanggungjawaban adalah Indonesia karena secara *de facto* insiden tersebut terjadi di wilayah Indonesia.

Secara umum, menurut IBR Supancana, ada beberapa hal dapat digarisbawahi dari Perpres No. 109 Tahun 2022, antara lain:

1. Ketidaksamaan persepsi apakah FIR ini murni permasalahan teknis, kedaulatan atau bahkan keduanya;
2. Pendekatan perumusan perjanjian yang tidak komprehensif;
3. Lemahnya koordinasi;
4. Lemahnya konsultasi publik (masyarakat tidak dilibatkan);
5. Kurang persiapan atau bahkan tidak percaya diri dalam proses negosiasi;
6. Kurang memperhatikan benefit dari perjanjian, sudah sepadan atau tidak;⁶⁷
7. Tidak seimbang pengakomodasian antara kepentingan *pros-*

65 Adhy Riadhy Arafah, "Pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna, Apa yang Harus Diwaspadai Indonesia?" <https://fh.unair.ac.id/aiils/article/>, diakses 14/9/2022.

66 Pasal 1 dan 2 *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* Tahun 2001.

67 IBR Supancana menyinggung bahwa pada Pasal 2 hingga 5 Perpres No. 109 Tahun 2022 berisi kewajiban-kewajiban Indonesia terhadap Singapura. Tidak ada pasal yang mengatur hak-hak Indonesia di dalam perjanjian tersebut, kecuali pasal terkait RAN charges. Netralnews.com, "Tentang FIR Lagi," <https://www.netralnews.com/tentang-fir-lagi/bmFxK29pb3VZcXR5WG10Qm5SL2RZQT09>, 15/9/2022, diakses pada 14/10/2022.

perity dan *national security*.

IBR Supancana berpendapat, Perpres ini tidak visioner dan tidak memperhatikan kepentingan nasional. Seharusnya, kewajiban internasional dan kepentingan nasional dapat dilakukan secara bersamaan dan seimbang. Oleh karena itu, opsi-opsi yang menurutnya *feasible* yaitu,⁶⁸ pertama, mengawal pengaplikasian Perpres tersebut dengan mengoptimalkan manfaat dan meminimalisasi dampak-dampak yang sekiranya terjadi di masa yang akan datang. Kedua, melakukan pendekatan yang lebih ekstrem, yaitu melakukan *judicial review* terhadap Perpres tersebut.

Berkaca pada pemaparan sebelumnya, tak dapat dimungkiri bahwa langkah yang diambil pemerintah Indonesia dengan meratifikasi perjanjian *realignment* FIR ke dalam Perpres No. 109/2022 bukanlah merupakan langkah terbaik. Setelah dikaji lebih dalam, klaim-klaim yang diutarakan oleh pihak pemerintah ternyata tak senada dengan realita. Hal tersebut diperkuat oleh argumen-argumen dan analisis dari berbagai pihak terutama praktisi penerbangan, militer, akademisi dan pakar hukum internasional bahwasanya persentase kerugian dan ancaman terhadap keamanan negara lebih besar dibandingkan keuntungan yang diperoleh dari persetujuan tersebut.

Kesiapan pemerintah Indonesia ketika menghadapi Singapura untuk bernegosiasi sangatlah kurang. Hal tersebut disoroti oleh Atip Latipulhayat, “Indonesia datang ke perundingan tanpa ideologi”.⁶⁹ Selain substansi dari Perpres No. 109/2022 yang sudah dibahas di bagian sebelumnya, hal teknis yang janggal dari Perpres tersebut terletak pada bagian konsideran dan pasal 10 tentang pemberlakuan. Pada bagian konsideran, dikatakan bahwa persetujuan antara pemerintah Indonesia dan Singapura tentang FIR yang ditetapkan tanggal 21 September 1995 **belum berlaku**. Namun, Pasal 10 ayat 4 berbunyi, “Pada saat berlaku, Persetujuan ini menggantikan Persetujuan FIR 1995 dan seluruh tindak lanjut terkait yang telah

68 Netralnews.com, “Tentang FIR Lagi.”

69 Latipulhayat, “Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna.”

dilaksanakan terhadapnya tidak lagi memiliki kekuatan hukum.”⁷⁰ Perjanjian bilateral seperti ini seharusnya tidak memiliki celah ataupun kesalahan-kesalahan teknis yang dapat menyebabkan multi-interpretasi, apalagi sampai merugikan Negara Indonesia.

Situasi yang dialami pemerintah Indonesia tergambar pada peribahasa “*maju kena, mundur kena*”. Hal tersebut disebabkan walaupun terdapat beberapa opsi, opsi tersebut pada akhirnya akan menempatkan Indonesia pada posisi yang tidak terlalu menguntungkan. “*Untung tak dapat diraih, malang tak dapat ditolak*”, artikel ini berpendapat bahwa peratifikasian persetujuan ke dalam Perpres No. 109/2022 bukan merupakan langkah terbaik yang ditempuh oleh Indonesia. Kendati persetujuan ini memiliki berbagai macam kekurangan dan mendapat kritik dari berbagai pihak, peratifikasiannya merupakan tindakan yang rasional dan realistis. Hal tersebut dikarenakan, jika tidak diratifikasi, maka seluruh usaha yang dilakukan pihak-pihak terkait dalam bernegosiasi dengan Singapura akan sia-sia dan status FIR Natuna akan kembali ke Singapura (*status quo*).

D. Kesimpulan

Dilihat dari segi substansinya, Perjanjian Penyesuaian Wilayah Informasi Penerbangan (*Realignment Flight Information Region Agreement*) antara Indonesia dan Singapura masih banyak kejanggalan, terutama klausul yang cukup krusial seperti waktu berlakunya perjanjian tersebut. Akan tetapi, peratifikasian perjanjian FIR tersebut ke dalam Perpres No. 109/2022 merupakan tindakan rasional yang dilakukan pemerintah Indonesia. Jika dilihat dari perspektif yang lebih luas, yaitu dengan memperhitungkan hubungan dan kepentingan politik Indonesia-Singapura, kemudian mempertimbangkan betapa pentingnya perjanjian ekstradisi bagi Indonesia untuk menangkap pelaku kriminal yang melarikan diri serta perjanjian kerjasama pertahanan untuk mendukung teknologi militer negara Indonesia, maka peratifikasian ini merupakan sebuah langkah yang realistis.

⁷⁰ Pasal 10 ayat 4 Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022.

Penting untuk disadari, jika persetujuan ini tidak diratifikasi, maka semua usaha yang dilakukan selama bertahun-tahun akan sia-sia (*status quo*). Setelah peratifikasian ini, pemerintah Indonesia, tentu dengan bantuan pengawasan oleh publik, harus secara serius mengawasi pengimplementasian persetujuan ini. Selain itu, setelah peratifikasian FIR, pemerintah juga harus mempersiapkan peratifikasian Perjanjian Ekstradisi dan Perjanjian Kerjasama Pertahanan. Kedua Perjanjian ini harus diratifikasi dengan undang-undang, mengingat substansinya mengatur kepentingan negara dan rakyat Indonesia keseluruhan. Keduanya sangat terkait dengan kepentingan kedaulatan negara, bukan semata-mata masalah teknis.

Daftar Pustaka

Artikel, Buku, dan Laporan

- Abdurrasyid, Priyatna. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.
- Abramovitch, Yehuda. "The Maxim 'Cujus Est Solum Ejus Usque Ad Coelum' as Applied in Aviation." *McGill Law Journal*, 8, 4 (1962): 247-269.
- Arafah, Adhy Riadhy. "Pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna, Apa yang Harus Diwaspadai Indonesia?" <https://fh.unair.ac.id/aiils/article/>. Diakses 14/9/2022.
- Cocca, Aldo Armando. "The Chicago Convention and Technological Development in Air and Space." *Annals of Air and Space Law: Vol. XIX, Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal*, 1994.
- CNN Indonesia. "Daftar Koruptor yang Sempat Kabur ke Singapura." <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220126103706-12-751365/daftar-koruptor-yang-sempat-kabur-ke-singapura>, 26/1/2022. Diakses 14/9/2022.
- CNN Indonesia. "Jokowi Umumkan RI Resmi Ambil Alih FIR Riau-Natuna dari Singapura." <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220908114043-106-844985/jokowi-umumkan-ri-resmi-ambil-alih-fir-riau-natuna-dari-singapura>, 8/9/2022.

- Diakses 10/9/2022.
- Darmawan, Aristyo Rizka. "Indonesia-Singapore Defence Cooperation Agreement: A Win Win." <https://fulcrum.sg/indonesia-singapore-defence-cooperation-agreement-a-win-win/>, 28/1/2022. Diakses 10/9/2022.
- Fahrazi, Mahfud. "Pengelolaan *Flight Information Region* di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna." *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 26, 2 (2019): 391-409. DOI: 10.20885/iustum.vol26.iss2.art9.
- Hakim, Chappy. "FIR Natuna-Kep Riau." Webinar Merespons Peraturan Presiden mengenai Flight Information Region (FIR), diselenggarakan oleh Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI) dan Indonesia Center for Air and Space Law (ICASL) Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 13/9/2022.
- Hakim, Fika. "Book Review 'Kedaulatan Negara di Ruang Udara' oleh Priyatna Abdurrasyid." *Indonesia Journal of International Law*, 6, 4 (2009): 586-8.
- Hathaway, Oona A. "International Delegation and State Sovereignty." *Law and Contemporary Problems*, 71, 1 (2008): 115-50.
- Husna, Lenny dan Agus Riyanto. "Peran Pemerintah dalam Upaya Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Singapura atas Wilayah Udara Kepulauan Riau." *Jurnal Cahaya Keadilan*, 7, 2 (2019): 395-410. DOI: 10.33884/jck.v7i2.1418.
- Kafrawy, Muhammad. "Kepentingan Singapura terhadap Indonesia dalam *Defence Cooperation Agreement* (DCA)." Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2014.
- Kompas.com. "Perjanjian FIR Indonesia-Singapura Disebut Harus Diratifikasi Lewat UU, Ini Alasannya." <https://nasional.kompas.com/read/2022/02/18/14360991/perjanjian-fir-indonesia-singapura-disebut-harus-diratifikasi-lewat-uu-ini?page=all>, 18/2/2022. Diakses 4/7/2022.
- Kompastv. "Sejauh Mana Kesiapan Indonesia Ambil Alih Pelayanan Ruang Udara FIR dari Singapura?" <https://www.youtube.com/watch?v=GfIFmxKcBdc>, 28/1/2022. Diakses 14/9/2022.
- Kusumaningrum, Adi. "The Legal Analysis of 'Teori Kedaulatan Nusantara' towards the Conception of Indonesia Airspace

- Sovereignty.” *Indonesian Journal of International Law*, 14, 4 (2017): 514-42. DOI: 10.17304/ijil.vol14.4.705.
- Latipulhayat, Atip. “Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna.” Webinar Merespons Peraturan Presiden mengenai Flight Information Region (FIR), diselenggarakan oleh Pusat Studi Air Power Indonesia (PSAPI) dan Indonesia Center for Air and Space Law (ICASL) Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Bandung, 13/9/2022.
- Lestari, Ramadhita dan den Yelta. “Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) di atas Kepulauan Natuna dengan Singapura.” *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau*, 3, 1 (2016): 1-16.
- Mangko, Ade Patra. “Indonesia Air Traffic Services (ATS) Readiness and Strategic Plans for Taking Over Airspace and Improving the Service.” Tesis, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2013.
- Mintojati, Sinatriagung. “Effect of Re-Alignment Flight Information Region Above Natuna and Riau Islands to Indonesia’s Sovereignty.” *International Journal of Law, Tourism and Culture*, 1, 1 (2022): 1-17.
- Moon Jr., Albert I. “A Look at Airspace Sovereignty.” *Journal of Air Law and Commerce*, 29, 4 (1963): 328-45.
- Netralnews.com. “TentangFIRLagi.” <https://www.netralnews.com/tentang-fir-lagi/bmFxK29pb3VZcXR5WG10Qm5SL2RZQT09,15/9/2022>. Diakses pada 14/10/2022.
- Nugraha, Ridha Aditya. “Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore.” *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law*, 67, 2 (2018): 236-53.
- Oyez. “*United States v. Causby*.” <https://www.oyez.org/cases/1940-1955/328us256>. Diakses 12/9/2022.
- Polkowska, Malgorzata. “State Sovereignty in the Airspace: An Old Notion in a New Reality.” *Annals of Air and Space Law*: Vol. XXXVI, Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal, 2011.

- Republik Indonesia, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia. “Ekstradisi RI-Singapura Bikin Gentar Koruptor dan Teroris, Ini Lini Masa hingga Perjanjian Ditandatangani Yasonna.” <https://www.kemenkumham.go.id/berita/ekstradisi-ri-singapura-bikin-gentar-koruptor-dan-teroris-ini-lini-masa-hingga-perjanjian-ditandatangani-yasonna>, 25/1/2022. Diakses 12/9/2022.
- Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan. “Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat bagi Indonesia.” <http://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-m mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia>, 6/2/2022. Diakses 10/9/2022.
- Republik Indonesia, Majelis Permusyawaratan Rakyat. “Perjanjian FIR Indonesia – Singapura, Wakil Ketua MPR: Resmi Kedaulatan NKRI Hilang.” <https://mpr.go.id/berita/Perjanjian-FIR-Indonesia--Singapura,-Wakil-Ketua-MPR:-resmi-Kedaulatan-NKRI-hilang>, 10/9/2022. Diakses 11/9/2022.
- Republik Indonesia, Sekretariat Kabinet. “Lima Elemen Penting Kesepakatan Penyesuaian FIR Indonesia -Singapura.” <https://setkab.go.id/lima-elemen-penting-kesepakatan-penyesuaian-fir-indonesia-singapura/>, 27/1/2022. Diakses 15/9/2022.
- Republik Indonesia, Sekretariat Kabinet. “Presiden Jokowi Tandatangani Perpres tentang FIR, Tegaskan Kedaulatan Ruang Udara Indonesia.” <https://setkab.go.id/presiden-jokowi-tandatangani-perpres-tentang-fir-tegaskan-kedaulatan-ruang-udara-indonesia/>, 8/9/2022. Diakses 10/9/2022.
- Sucahyo, Nurhadi. “Menghitung Untung-Rugi Perjanjian FIR Indonesia-Singapura.” <https://www.voaindonesia.com/a/menghitung-untung-rugi-perjanjian-fir-indonesia-singapura/6432123.html>, 8/2/2022. Diakses 4/7/2022.
- Sudiro, Ahmad dan Jeannette Natawidjaja. “State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore).” *Advances in Social Science, Education*

and Humanities Research, 478, (2020): 726-9.

Tutuianu, Simona. *Towards Global Justice: Sovereignty in an Interdependent World*. The Hague: Asser Press, 2013.

Wiradipraja, E. Saefullah. "Wilayah Udara Negara (*State Air Territory*) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia." *Indonesian Journal of International Law*, 6, 4 (2009): 495-503. DOI: 10.17304/ijil.vol6.4.214.

Peraturan dan Putusan Hukum

Chicago Convention on International Civil Aviation, 7/12/1944.

Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956.

Republik Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura.

United Nations, General Assembly. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 12/12/2001.