

BAB III

TUNTUTAN INDONESIA DALAM MENGAMBILALIH *FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)* DI WILAYAH KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA.

Bab ini akan menguraikan tentang sikap Indonesia dalam mengambil alih FIR. Pembahasan akan diawali dengan pemaparan tentang hubungan diplomatik dan kerjasama strategis dan keamanan antara Indonesia dan Singapura. Kemudian penulis akan melanjutkan membahas mengenai kerugian dan dampak apa saja yang diperoleh Indonesia dari adanya pendelegasian FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura. Selanjutnya penulis juga akan membahas tentang tuntutan atau desakan yang dilakukan pihak domestik Indonesia dalam mengambil alih FIR dari Singapura. Pada bagian akhir dari bab ini, penulis akan menyebutkan dasar hukum yang digunakan Indonesia dalam mengambil alih FIR dari negara Singapura.

A. Hubungan Bilateral Antara Indonesia dan Singapura

1. Hubungan Diplomatik

Hubungan diplomatik yang dilakukan oleh suatu negara merupakan bagian penting dalam melakukan interaksi internasional. Karena negara satu dengan negara lain yang menjalin hubungan atau kerjasama memiliki kepentingan masing-masing. Dengan adanya kepentingan, maka membuat negara memiliki sifat saling ketergantungan satu sama lain. Indonesia dan Singapura merupakan negara tetangga yang sama-sama tergabung dalam kerjasama regional yang disebut

dengan ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*). Awal lahirnya ASEAN merupakan hasil dari Deklarasi Bangkok yang dilaksanakan pada tanggal 8 Agustus 1967 yang dihadiri oleh lima negara Asia Tenggara yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand dan Filipina. Tujuan ASEAN adalah melakukan kerja sama antarnegara dalam rangka mempercepat pertumbuhan ekonomi, mendorong perdamaian dan stabilitas wilayah, serta membentuk kerja sama dalam berbagai bidang kepentingan bersama. (Kementerian Luar Negeri RI, 2015)

Hubungan diplomatik Indonesia dan Singapura secara resmi dibuka pada tanggal 7 September 1967. Hubungan kedua negara ini dimulai melalui penandatanganan *Joint Communique* antara S. Rajaratnam selaku Menteri Luar Negeri Singapura dan Adam Malik selaku Menteri Luar Negeri Indonesia untuk melakukan kerjasama bilateral. Hubungan bilateral kedua negara sampai saat ini berkembang secara baik, positif dan konstruktif. Hubungan baik antara Indonesia dan Singapura tidak hanya terjalin pada tingkat hubungan di bidang politik, ekonomi, keamanan dan sosial budaya, tetapi juga pada bidang pelayanan dan perlindungan WNI yang berada di Singapura. Singapura merupakan mitra dagang utama, sumber investasi terbesar dan juga asal wisatawan asing terbesar bagi Indonesia. Sedangkan Indonesia merupakan mitra dagang terbesar kedua bagi Singapura diantara negara-negara ASEAN lainnya. Untuk mempererat hubungan kedua negara, mereka selalu mengadakan pertemuan atau kunjungan beberapa kali antara kepala negara, antar parlemen dan pejabat tinggi kedua negara. (Kementerian Luar Negeri RI)

Hubungan bilateral dan kerjasama perdagangan berkembang dari tahun 1970an sampai tahun 1990an di bawah kepemimpinan Perdana Menteri Lee Kuan Yew dan Presiden Soeharto. Indonesia yang kaya sumber daya alam menjadi tujuan investasi utama bagi perusahaan-perusahaan yang

terdaftar di Singapura, dan kedua negara mengembangkan hubungan simbiosis yang melibatkan kolaborasi ke bidang-bidang yang saling menguntungkan seperti di bidang pertahanan, dimana kedua militer akan berlatih bersama dan sering melakukan latihan bersama. Hubungan bilateral antara Indonesia dan Singapura dalam bidang ekonomi juga terus berkembang dengan baik karena adanya kepentingan ekonomi yang sangat besar dari kedua negara. Mengingat Indonesia sebagai negara yang memiliki sumber daya alam yang melimpah menjadikan Singapura sebagai mitra dagang dalam meningkatkan perekonomian kedua negara, dikarenakan Singapura juga tidak memiliki sumber daya alam (Setijadi, 2017). Pada tahun 1994 Indonesia-Singapura-Malaysia membentuk kerjasama pada tingkat subregional yang fokus pada sektor ekonomi. Kerjasama tersebut dulu dikenal dengan nama “SIJORI” (Singapura-Johor-Riau) namun sekarang dikenal dengan *Indonesia Malaysia Singapore – Growth Triangle* (IMS-GT). Kerjasama ini memiliki tujuan untuk meningkatkan hubungan pada bidang ekonomi dan mengoptimalkan kepentingan ketiga negara tersebut.

Namun pada tahun 2013, hubungan diplomatik antara Indonesia dan Singapura mengalami ketegangan dikarenakan masalah tentang kabut asap lintas batas negara (*transboundary haze*). Pada tahun ini terjadi pencemaran udara lintas batas negara yang mana ditandai dengan peningkatan Indeks Standar Polusi Udara (ISPU) di beberapa daerah di Indonesia dan menjalar sampai negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia. Badan Nasional Penanggulangan Bencana Republik Indonesia melaporkan bahwa penyebab munculnya kabut asap tersebut dikarenakan adanya aktivitas pembakaran hutan dan lahan untuk membuka lahan baru untuk kepentingan perkebunan kelapa sawit dimusim kemarau yang dilakukan dengan sengaja oleh perusahaan dan masyarakat. Sehingga, dampak dari adanya kabut asap tersebut membuat Indonesia dan Singapura mengalami kerugian dibidang ekonomi, pariwisata, kesehatan dan lingkungan. Kedua negara tersebut

mengalami kerugian di beberapa bidang sejak peristiwa kabut asap berlangsung pada tahun 1997 berlanjut pada tahun 2006 dan 2013. Pada tahun 2013, kerugian yang dialami oleh Singapura di bidang ekonomi mencapai USD 58 juta. (Gultom, 2016, p. 33)

Dalam menangani masalah tersebut Pemerintah Singapura telah melakukan berbagai upaya dalam sekuritisasi isu kabut asap sebagai *securitizing actor*, dengan dimulainya tindakan seperti *speech act* melalui konferensi pers tentang permasalahan kabut asap lintas batas negara. *Speech act* tersebut mendapat respon dari masyarakat dan akhirnya Pemerintah Singapura termotivasi untuk melakukan kebijakan publik terkait kabut asap. Pada bulan Agustus 2014, Pemerintah Singapura meresmikan *Transboundary Haze Pollution Act* sebagai puncak upaya sekuritisasi kabut asap yang sudah dilakukan sejak tahun 1997. Namun begitu, adanya sekuritisasi kabut asap tersebut tidak berimplikasi pada hubungan kedua negara. Hubungan bilateral Indonesia dan Singapura tetap terjalin dengan baik hingga saat ini. (Gultom, 2016, p. 39)

Pada tahun 2014 hubungan kedua negara mengalami peningkatan substansif dan semakin berimbang konstruktif dimana saling memberikan keuntungan bagi kedua negara. Sepanjang tahun 2014, kedua negara sering melakukan kunjungan antar pejabat tinggi dan parlemen kedua negara. Modal utama hubungan dari kedua negara yaitu adanya hubungan yang berkelanjutan seperti tercemin dari adanya forum *Leaders' Retreat*, pertemuan tingkat menteri luar negeri dan enam *Working Groups* (Kementerian Luar Negeri RI, 2015). Perkembangan positif terhadap enam *working group* bertujuan dalam meningkatkan kerjasama dibidang ekonomi kedua negara agar menjadi terarah yang terbentuk sejak *Leaders' Retreat* 2010 disambut dengan baik oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Perdana Menteri Lee Hsien Loong. *Working Group* Batam, Bintan, Karimun (BKK),

Kawasan Ekonomi Khusus lainnya dan *working group* pada bidang investasi telah berhasil meningkatkan investasi di BKK dan kawasan lain, termasuk Jawa, Sumatera dan Sulawesi. Kemudian pada bidang ketenagakerjaan semakin memperkuat upaya pengembangan sumber daya manusia, pada bidang perhubungan udara semakin memperluas hubungan udara di antara kedua negara dan pada bidang pariwisata semakin menggali potensi dalam bidang *cruise tourism* dan pengembangan *Meeting, Incentives, Conference and Exhibitions* (MICE) untuk meningkatkan arus wisatawan. Sedangkan pada bidang agribisnis berhasil memperkuat kemitraan anatara importir dari Singapura dan pengusaha Indonesia sekaligus meningkatkan volume ekspor buah dan sayuran Indonesia ke Singapura. Kedua pemimpin juga menyambut baik dalam penguatan kerja sama bilateral di bidang terorisme dalam kerangka *working group*. (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2013)

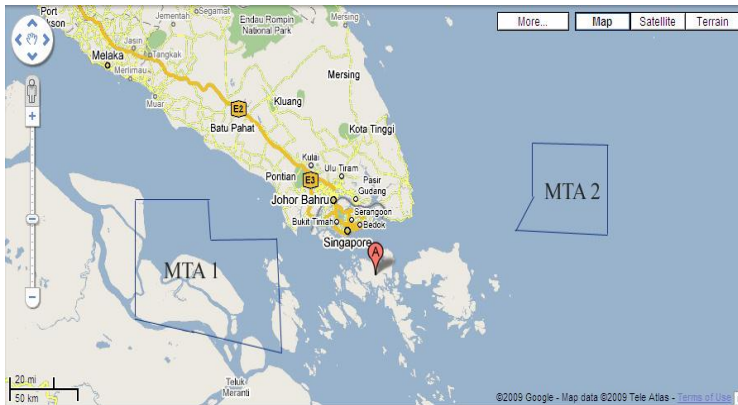
Hubungan diplomatik antara Indonesia dan Singapura sudah terjalin selama 50 tahun, perayaan peringatan hubungan diplomatik tersebut megusung Tangline “*Rising 50*” (Republik Indonesia dan Singapura 50) dengan mengangkat tema “Kemitraan Terpercaya dan Tumbuh Bersama”. Adanya perayaan tersebut diharapkan bisa mengikat kedua sahabat ini pada bidang sejarah, seni dan berbagai kesamaan lain yang dimiliki kedua negara. (Ika, 2017)

2. Kerjasama Strategis dan Keamanan

Indonesia dan Singapura melakukan kerjasama dalam bidang pertahanan dan keamanan dengan tujuan saling membantu untuk mencapai kepentingan nasional satu sama lain dalam bidang pertahanan dan Keamanan. Kerjasama militer pertama yang dilakukan antara Indonesia dan Singapura dimulai pada tahun 1980 di beri nama Latihan Elang Indopura. Latihan militer tersebut dilaksanakan di

Lapangan Udara (Lanud) Iswahyudi, Madiun yang merupakan latihan tempur *Republic of Singapore Armed Force* (RSAF) yang melibatkan pesawat *Hawke Hunter* dan ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia/sekarang dikenal dengan Tentara Negara Indonesia [TNI]) dengan melibatkan pesawat F-86 Sabre (Kafrawy, 2014, p. 20). Latihan militer bersama antara Indonesia dan Singapura disebut dengan Latma Indopura (Latihan Bersama Indonesia-Singapura) sampai saat ini masih berlangsung. Sebenarnya kerjasama militer antara Indonesia dan Singapura sudah berlangsung lebih dari 26 tahun.

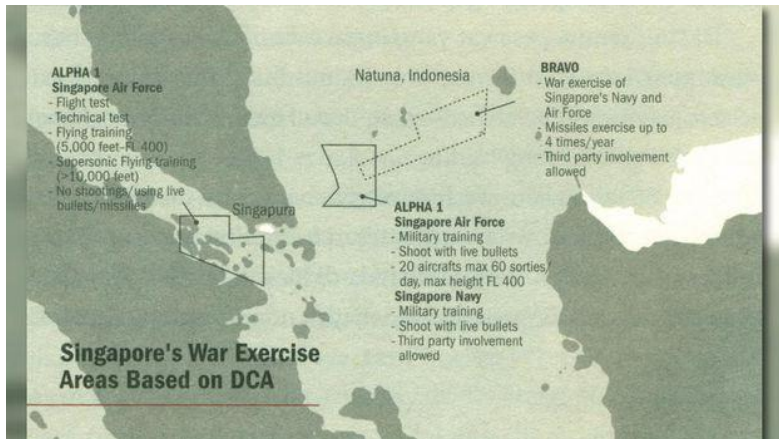
Pada tanggal 21 September 1995 – 14 April 2003, Singapura dan Indonesia melakukan kerjasama militer yang disebut dengan *Military Training Agreement* (MTA). Kerjasama tersebut dibuat untuk penggunaan beberapa wilayah udara Indonesia terutama di Kepulauan Riau dan Natuna. Penandatanganan perjanjian tersebut, pihak Indonesia diwakili oleh Menteri Pertahanan dan Keamanan Jenderal Purnawirawan Edi Sudradjat dan pihak Singapura diwakili oleh Menteri Pertahanan dan Deputi Perdana Menteri Tony Tan. Kemudian tindakan lanjut dari Indonesia dengan meratifikasi perjanjian tersebut melalui Keputusan Presiden No 8 tahun 1996 dan ditandatangani pada 2 Februari 1996 oleh Presiden Soeharto.



Gambar 3.4 Peta Military Training Areas 1 dan 2 di Wilayah Indonesia

Sumber : google-map 2009

Dua lokasi MTA yang diberikan pemerintah Indonesia adalah MTA 1 yang meliputi wilayah utara Pulau Bintan dan barat daya sampai dengan Tanjung Pinang. Pada MTA 1 dalam waktu 24 jam, Singapura bisa menerbangkan 15 pesawat tempur setiap harinya dan jumlah penerbangan untuk angkatan udara negara itu tidak lebih dari 40. Sedangkan MTA 2 meliputi wilayah timur Singapura sampai dengan Kepulauan Natuna yang masih termasuk dalam Kepulauan Riau. Pada MTA 2 ini Singapura dilarang menerbangkan pesawat tempurnya lebih dari 20 kali setiap harinya. Jumlah penerbangan dibatasi 60 kali dalam 24 jam (Utama, 2015). Singapura akan memberikan bantuan baik berupa pelatihan personel militer atau pembangunan sarana dan prasarana latihan militer bagi Indonesia apabila Indonesia memberikan kewenangan kepada Singapura di wilayah tersebut untuk digunakan Singapura dalam berlatih militernya. (Sitanggang, 2007)



Gambar 3.5 Area Latihan Militer Singapura Berdasarkan *Defence Cooperation Agreement (DCA)*

Sumber : CNN Indonesia 2015

Pada tahun 2005, Singapura mengusulkan adanya *Defence Cooperation Agreement (DCA)*. Kerjasama yang melibatkan Singapura dan Indonesia tercapai dalam bentuk latihan bersama. Latihan tersebut, dilakukan oleh militer dari kedua negara di wilayah Indonesia. Daerah yang digunakan untuk latihan meliputi wilayah Alfa Satu, Alfa Dua dan Bravo. Kemudian pada tahun 2006, pembicaraan mengenai DCA sudah berlangsung selama empat kali pertemuan. Singapura melihat Indonesia sebagai tempat yang tepat untuk melakukan latihan militer (*Military Training Area*). Selanjutnya, pada 27 April 2007, penandatanganan DCA telah disepakati oleh kedua pemerintah Singapura dan Indonesia. Perjanjian tersebut ditandatangani oleh Menteri Pertahanan (Menhan) Singapura Theo Chee Hean dan Menhan Indonesia Juwono Sudarsono dan disaksikan oleh Perdana Menteri Singapura Lee Hsien Loong dan Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono yang diselenggarakan di Tampak Siring, Bali. Sehingga, adanya pertemuan tersebut Singapura meyakinkan bahwa

DCA akan mempererat hubungan Singapura dan Indonesia. (Subhandi, 2016)

Senin pada tanggal 5 Maret 2018, Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura kembali melakukan latihan militer bersama. Kegiatan ini melibatkan dua angkatan udara kedua negara tetangga yakni TNI AU dan RSAF (*Republic of Singapore Air Force*). Latihan militer bersama tersebut digelar di Provinsi Riau. Adanya latihan bersama ini bertujuan untuk meningkatkan hubungan bilateral diantara kedua negara dan juga kedua angkatan udaranya, serta meningkatkan profesionalisme bagi para personelnya dalam melakukan tugas. Latihan ini menggunakan satu helikopter EC 725 Caracal dari Skadron Udara 8 lanud atang Sendjaja Bogor serta dua pesawat helikopter Super Puma dari 125th Squadron RSAF. Dalam latihan ni kedua angkatan udara akan melaksanakan beberapa latihan yang berhubungan misi *Search and Rescue* (SAR) seperti evakuasi medis ataupun Combat SAR. (Tanjung, 2018)

B. Kerugian Bagi Indonesia Adanya Pendelegasian FIR Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna Kepada Singapura

Adanya pendelegasian sebagian wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna kepada otoritas penerbangan sipil Singapura sangat rawan terjadinya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh negara lain. Masalah navigasi di udara tidak hanya berhadapan dengan masalah ekonomi, melainkan sudah menyinggung tentang keamanan dan kedaulatan bangsa. Karena hal tersebut bisa menjadi ancaman bagi kedaulatan Indonesia. Sehingga nantinya akan memunculkan persepsi ancaman yang dapat memicu konflik diantara kedua negara. Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyatakan "*The contracting States recognize that every state has complete and exclusive*

sovereignty over the airspace above its territory". Yang berarti "Setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan secara utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya" (Charity, 2014, p. 64). Kasus tersebut juga diperjelas pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang menggantikan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dengan bunyi "Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah Republik Indonesia" (UU No. 1, 2009).

Keberadaan *Flight Information Region* (FIR) yang dikelola Singapura, memberikan dampak buruk bagi Indonesia. Singapura mengelola FIR tersebut tidak hanya berkaitan dengan aspek keselamatan dalam navigasi penerbangan akan tetapi Singapura disini juga memiliki kesempatan untuk memudahkan pasukan militernya melakukan mobilisasi dengan cara melakukan latihan penerbangan pesawat tempur milik Singapura. Sehingga Indonesia menjadi salah satu negara yang sangat dirugikan Singapura atas kepentingannya dalam meningkatkan pertahanan negaranya. Ketika Singapura sedang melakukan latihan militer di wilayah FIR tersebut, seringkali Indonesia mendapatkan perlakuan yang tidak baik dengan memerintah pesawat Indonesia untuk melewati jalur lain dengan jarak tempuh yang lebih jauh atau menunggu sampai latihan militer selesai berlatih. Hal ini menyebabkan Indonesia kehilangan lebih banyak waktu dan bahan bakar apabila melewati jalur lain yang menempuh waktu 30 menit lebih lama dibanding biasanya. (Khoiriyah, 2016, p. 43)

Kerugian yang didapatkan Indonesia dari adanya pendelegasian FIR tersebut tidak hanya terjadi dari segi pertahanan dan keamanan. Dimana sebagian wilayah udara Indonesia yang dikelola oleh Singapura bisa mengancam kedaulatan Indonesia dan banyak ditemukan pelanggaran baik yang dilakukan Singapura atau negara lain. Singapura bisa mengetahui semua pesawat-pesawat yang melintasi daerah

tersebut karena semua jenis pesawat yang akan melakukan penerbangan harus melapor terlebih dahulu pada ATC Singapura. Kerugian lain yaitu rawan adanya pelanggaran, tindakan illegal dan pesawat militer Indonesia tidak bisa bergerak bebas di wilayah udaranya sendiri.

Pada tanggal 28 Oktober 2014 TNI Angkatan Udara mendapati adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat sipil Singapura jenis Beechcraft 9L yang mengangkut siswa yang sedang belajar, pesawat sipil tersebut terbukti memasuki wilayah udara Indonesia tanpa izin terlebih dahulu. Pesawat Singapura dengan kode terdaftar VH-PFK (Australia) sedang dalam rute penerbangan Sibul, sebelah timur Kuching, Malaysia, ke Seletar, Singapura. Kemudian pesawat sipil tersebut dipaksa mendarat oleh Sukhoi 2730 Flanker TNI AU di Pangkalan Udara Supadio, Pontianak, Kalimantan Barat. Pegawai Negeri Sipil Perhubungan Udara memeriksa ketiga kru pesawat dan menetapkan denda senilai Rp. 60.000.000,-. (Sefriani, 2015)

Kerugian yang diperoleh Indonesia tersebut akan memberikan dampak diberbagai bidang seperti dibidang ekonomi dan pertahanan atau keamanan. Dampak dibidang ekonomi ketika adanya perjanjian Pengaturan Ulang Garis Batas tahun 1995 antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura dimana salah satu poin yang tercantum pada perjanjian tersebut adalah atas nama Pemerintah Indonesia, Singapura berhak untuk memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *RANS Charges* di wilayah yang telah ditetapkan termasuk pada sektor A yang menjadi jalur tersibuk didunia. Biaya yang dipungut oleh Singapura pada sektor A tersebut nantinya akan disetorkan kepada PT. (Persero) Angkasa Pura II dan akan dibukukan sebagai penerimaan jasa kebendaraan. PT. Angkasa Pura II dan Dirjen Hubud Kemhub penerimaan dari tahun 2009-2012 adalah 193 miliar lebih (sekitar 8% dari penerimaan RANS Charges). Biaya pelayanan navigasi penerbangan termasuk dalam Penerimaan Negara

Bukan Pajak (PNBP). Hal tersebut berbeda apabila Indonesia bisa mengelola keseluruhan ruang udara di wilayah tersebut (Kardi, 2018). Dimana Indonesia memiliki potensi tersendiri untuk meningkatkan pendapatan negara. (CNN Indonesia, 2018)

Keberadaan *Flight Information Region* yang dikendalikan oleh Singapura cukup meresahkan aparat pertahanan udara Indonesia. Singapura yang memiliki hak serta informasi dalam mengatur penerbangan FIR akan dengan mudah mengetahui posisi pesawat yang ada di zona FIR. Sebagian wilayah udara Indonesia yang termasuk dalam FIR Singapura meliputi Kepulauan Riau dan Natuna dan sekitarnya yang dikenal dengan tiga sektor yaitu A, B, dan C. Sehingga, dampak dibidang pertahanan berupa Singapura berhak untuk memasuki wilayah FIR Indonesia hanya dengan ijin ATC dari Singapura. Namun sebaliknya, apabila pesawat sipil maupun militer Indonesia yang ingin melintasi kawasan Natuna tersebut harus mendapatkan ijin terlebih dahulu dari otoritas penerbangan sipil Singapura dengan tujuan koordinasi. Hal tersebut berlaku juga pada pesawat pemerintah Indonesia baik pesawat sipil maupun militer TNI yang akan melakukan patrol keamanan dan pesawat kepresidenan. Untuk memperoleh ijin terbang dari ATC Singapura, penerbangan Indonesia sendiri harus menginformasikan seperti identifikasi pesawat, rute penerbangan yang akan dilewati dan ketinggian penerbangan untuk semua rute atau bagian dari itu dan perubahan ketinggian terbang jika diperlukan. Memberitahukan seluruh informasi kepada ATC Singapura menyebabkan pihak penerbangan Singapura akan mengetahui tujuan atau misi penerbangan militer Indonesia, demikian hal tersebut sangat tabu dalam norma kemiliteran yang bersifat rahasia. (Yani Y. M., 2017, p. 8)

C. Tuntutan untuk Mengambilalih FIR dari Pihak Domestik Indonesia

Tuntutan untuk segera mengambil alih ruang udara yang didelegasikan kepada Singapura tersebut berasal dari desakan yang terdiri dari berbagai pihak yang akhirnya mendorong kepala negara dalam merumuskan suatu kebijakan luar negerinya.

1. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR-RI)

Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dengan tegas agar pemerintah melakukan pengambilalihan Flight Information Region (FIR) wilayah udara Indonesia di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura secepatnya sebagaimana perintah dari Presiden Jokowi melalui Instruksi pada tanggal 18 September 2015. Mantan Wakil Ketua DPR Komisi I Tantowi Yahya mengatakan sudah saatnya Indonesia mengambilalih pengelolaan *Flight Information Region* di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura dan mengelolanya secara mandiri. Menurut Tantowi, kurangnya pengawasan udara membuat Singapura bisa dengan mudahnya memanfaatkan wilayah udara tersebut untuk kegiatan latihan militernya. Politikus Partai Golkar ini mendukung pengambil alihan lebih cepat lebih baik dari yang telah ditargetkan pada tahun 2019, karena Indonesia sudah mampu secara sumber daya manusia dan teknologinya. (Viva, 2015)

Wakil Ketua Komisi V DPR RI Sigit Sosiantomo dalam siaran persnya pada tanggal 11 Desember 2018 dengan *Indonesia Aviation and Aerospace Watch* (IAAW) di gedung DPR RI sepakat untuk segera mengambil alih dan pemerintah membuat *road map* menuju pengambil alihan FIR yang sampai saat ini dikelola oleh pihak Singapura. Menurut Legislator Partai Keadilan Sejahtera (PKS) dalam peringatn

Hari Nusantara ke-61 pada tanggal 13 Desember 2018 kemarin menjadi momen yang tepat untuk membahas kembali permasalahan kedaulatan Indonesia yang sudah berlangsung cukup lama. Salah satunya yaitu berkaitan dengan pengelolaan ruang udara atau FIR yang meliputi Kepulauan Riau, Selat Malaka dan Natuna sejak tahun 1946 yang menurut Indonesia adanya pengelolaan FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura bertentangan dengan kedaulatan Indonesia. Apabila ditinjau dari aspek hukum, perjanjian yang telah disepakati kedua negara mengenai penyerahan tanggung jawab pelayanan navigasi penerbangan oleh Pemerintah Indonesia kepada Pemerintah Singapura tidak memiliki kekuatan hukum yang pasti. Karena pada salah satu pasal menjelaskan bahwa perjanjian tersebut berlaku apabila perjanjian tersebut mendapatkan persetujuan atau ratifikasi dari pihak ICAO sebagai organisasi yang memiliki kewenangan dalam penerbangan sipil internasional. Sayangnya, sampai saat ini ICAO belum memberikan persetujuan.

Dalam siaran pers tersebut, Juwono Kolbioen selaku Wakil Ketua IAAW menyayangkan Perjanjian yang disepakati antara Indonesia dan Singapura tahun 1995 yang mana Indonesia memperkuat pemberian tanggung jawab pengontrolan sebagian wilayah udaranya kepada Pemerintah Singapura tidak memiliki kekuatan hukum secara pasti, namun perjanjian tersebut tetap diberlakukan. Menurut Juwono, dampak dari penguasaan FIR oleh Singapura tersebut memberikan kerugian bagi negara dari beberapa segi yakni ekonomi melalui Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diduga triliunan rupiah, bidang politik serta bidang pertahanan negara. Kemudian IAAW mengusulkan DPR RI bersama pemerintah mengesahkan UU tentang Kedaulatan Negara yang mendeklarasikan wilayah kedaulatan NKRI secara vertikal dan horizontal dan berharap segera dilakukannya pengambil alihan FIR Singapura dengan FIR

Jakarta, sehingga kedaulatan NKRI penuh dan utuh. (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Komisi V, 2018)

Dinamika positif terjadi pada tahun 2016 dimana Indonesia lolos masuk kategori I dalam hal penerbangan sesuai audit dari *Federal Aviation Administration* (FAA) yang merupakan otoritas penerbangan sipil Amerika Serikat (AS). Dengan Indonesia masuk ke kategori I dampak yang didapatkan yaitu maskapai penerbangan nasional sudah bisa masuk dan bisa melayani penerbangan ke AS. Hal ini menjadi momentum yang baik bagi Indonesia untuk kembali menegaskan kedaulatan udara Indonesia. Menurut Juwono Kolbioen, Pemerintah dan DPR khususnya Komisi I harus segera membentuk Panitia *ad hoc* untuk melakukan aksi dan secepatnya mengambil alih pengelolaan FIR dari otoritas Singapura. Indonesia sekarang berburu dengan waktu. Pengambil alihan FIR ini sudah mendesak dilakukan, karena terkait dengan amanat UUD 1945 dan keutuhan dan kedaulatan NKRI. Padahal, wilayah Kepulauan Riau dan Natuna ibarat beranda Indonesia di mata dunia. (Helmi, 2016)

Desakan dalam mengambil alih FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura juga dilakukan oleh Bambang Soesatyo (Bamsuet) selaku Ketua DPR RI dan Hidayat Nur Wahid selaku Anggota Komisi I DPR RI. Bamsuet terus meminta pemerintah untuk mengkaji ulang perjanjian yang telah disepakati oleh Indonesia dan Singapura tahun 1995 yaitu perjanjian untuk memberikan hak kepada Singapura untuk mengontrol sebagian wilayah udara Indonesia. Hal tersebut perlu dilakukan karena berkaitan dengan isu kedaulatan, ekonomi, pertahanan dan hukum. Bamsuet meminta kepada Pemerintah melalui Kementerian Koordinator Kemaritiman juga membuat road map untuk segera mengambil alih FIR dari Singapura sebagaimana seperti amanat dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, kemudian Bamsuet juga mendorong Kementerian Koordinator Politik, Hukum dan keamanan

(Kemenkopolkham), Panglima TNI dan Kapolri perlu meakukan kajian mendalam terkait masalah FIR tersebut yang nantinya hasil dari kajian tersebut akan diserahkan kepada Komisi I DPR dan Badan Kerja Sama Antar Parlemen DPR (BKSAP) sebagai bahan diplomasi parlemen. (Anwar, 2018)

2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Kementerian Perhubungan merupakan salah satu kementerian yang memiliki peran yang sangat penting dalam mengatur regulasi dan melakukan pengawasan yang berkaitan dengan transportasi termasuk pesawat udara. Persoalan tentang *Flight Information Region* menjadi bagian dari ruang lingkup Kementerian Perhubungan karena hal tersebut terkait dengan ketersediaan fasilitas dalam pengaturan navigasi penerbangan di Indonesia. Sehingga, pengelolaannya menjadi tanggung jawab yang harus dilaksanakan. Pada awal September tahun 2015, Presiden Jokowi memberikan instruksi kepada Ignasius Jonan selaku Menteri Pertahanan dan Jenderal Gatot Nurmantyo selaku Panglima TNI untuk meningkatkan peralatan dan meningkatkan kemampuan para anggotanya agar Indonesia siap untuk mengelola ruang udaranya sendiri. Jangka waktu yang diberikan Jokowi bagi Kementerian Perhubungan dalam melakukan perbaikan teknologi yaitu sekitar tiga sampai empat tahun. (A. Kusumadewi & A. Utama, 2015)

Usaha yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dalam membantu pemerintah untuk segera mengambil alih FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna yaitu dengan mengalokasikan dana sebesar 6 miliar rupiah untuk melengkapi Bandara Internasional Hang Nadim dengan peralatan canggih seperti radar, peralatan pendukung keselamatan dalam penerbangan agar bisa mengungguli teknologi Singapura melalui AirNav (perusahaan pelayanan navigasi udara milik negara) pada tahun 2015. (Indrawan, 2015)

3. Kementerian Pertahanan Republik Indonesia

Kementerian Pertahanan merupakan salah satu *skateholder* yang juga memiliki peran penting dalam menjaga kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. TNI AU yang diperitahkan oleh Jokowi untuk melakukan pengawasan di daerah perbatasan bukanlah tugas yang mudah dalam menjaga ruang udara Indonesia. TNI AU seringkali mendapati adanya pelanggaran pesawat asing yang melintasi wilayah Indonesia tanpa izin. Saat dalam acara *workshop* yang bertemakan “Melalui Strategis Kementerian dan Lembaga, Kita Bangun Pengelolaan Flight Information Region di Kepulauan Natuna dan Riau Dalam Rangka Mewujudkan Kedaulatan NKRI” di aula Abdi Negara Gedung Soeprapto, Kemhan, Jakarta. Sekretaris Ditjen Pothan Kemhan Brigjen TNI Santoso yang mewakili Dirjen Pothan Kemhan Dr Ir Timbul Siahaan MM menjelaskan wilayah udara Indonesia dengan batas-batasnya yang telah ditentukan sudah sewajarnya Indonesia memiliki hak secara mutlak dalam mengelola dan mempertahankan kedaulatan wilayah NKRI. (Kementerian Pertahanan , 2015)

Dalam mengambil alih ruang udara yang dikendalikan Singapura, Ryamizard Ryacudu selaku Menteri Pertahanan terus berusaha dan melakukan koordinasi bersama dengan Panglima TNI Jenderal Hadi Tjahjato. Rencana untuk melakukan pengambil alihan FIR tersebut akan dilakukan secara hati-hati agar tidak memicu perseteruan antara kedua belah pihak. (CNN Indonesia, 2018)

D. Landasan Hukum Terkait Pengambilalihan FIR Wilayah Udara Indonesia Di Kepulauan Riau dan Natuna Dari Otoritas Singapura

Indonesia memutuskan untuk mengambilalih FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna atas dasar yang jelas.

Konvensi Chicago 1944 beserta Annexnya merupakan acuan hukum udara yang sering digunakan dan dijadikan landasan hukum penerbangan dunia. Menurut DR.H.K. Martono SH LLM dalam artikel yang dibuatnya Indonesia memiliki hak untuk mengambil alih FIR yang berada diwilayah Kepulauan Riau dan Natuna sesuai dengan landasan hukum internasional dan nasional. Landasan hukum internasional berdasarkan pada Pasal 1, 2, dan 28 Konvensi Chicago 1944, kemudian Annex 11 artikel 2.1.1 dan Pasal 2 dan 3 UNCLOS 1982. Untuk landasan nasional berdasarkan pada Pasal 262 Ayat 1 huruf (a) dan 458 UU No 1 Tahun 2009. (Martono, 2009)

1. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjadi salah satu landasan hukum dalam melakukan pengambilalihan FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Berdasarkan Konvensi Chicago 1944 pasal 1 berbunyi “*The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. (Convention, 1944) Pasal ini berbicara mengenai kedaulatan, dimana setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan secara utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya

Pasal tersebut menunjukkan bahwa Indonesia seharusnya memiliki hak untuk mengatur FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna untuk kepentingan Indonesia, karena wilayah udara tersebut merupakan bagian dari wilayah darat Indonesia. Tetapi pada kenyataannya FIR yang berada di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dikuasai oleh Singapura selama lebih dari 70 tahun. Indonesia sebagai pemilik wilayah tersebut tidak memiliki hak atas pengaturan navigasi penerbangan, sehingga membuat Indonesia harus patuh terhadap prosedur yang ditentukan oleh Singapura apabila ingin melakukan kegiatan di wilayah tersebut. Pasal tersebut juga menunjukkan bahwa dengan hak yang dimiliki Singapura dalam menguasai FIR di wilayah tersebut menimbulkan

pelanggaran yang seharusnya tidak dilakukan. Singapura sering kali menggunakan wilayah udara Indonesia di area FIR Kepulauan Riau dan Natuna untuk melakukan latihan militer dan hal tersebut sering kali menghambat berlangsungnya aktivitas penerbangan Indonesia di wilayah udara tersebut. (Khoiriyah, 2016)

2. Pasal 2 Konvensi Chicago 1944

Pasal selanjutnya yang menjadi dasar hukum dalam melakukan pengambil alihan oleh Pemerintah Indonesia yaitu berdasarkan pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 tentang Territory yang berbunyi :

“For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.” (Convention, 1944)

Pasal diatas menerangkan bahwa wilayah suatu negara terdiri dari wilayah daratan dan perairan yang masuk ke dalam kedaulatan, hak milik, perlindungan atau kewenangan negara tersebut. Setelah munculnya Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982), wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna menjadi bagian dari wilayah teritorial dan kedaulatan negara Indonesia. Sehingga, Indonesia sebagai pemilik wilayah tersebut memiliki wewenang atau hak secara penuh untuk mengatur pelayanan navigasi penerbangan di wilayahnya yaitu Kepulauan Riau dan Natuna

3. Pasal 28 Konvensi Chicago 1944

Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 merupakan dasar hukum selanjutnya dalam melakukan pengambilalihan FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia. Pasal tersebut berbicara tentang *Air navigation facilities and standard system*. Pasal tersebut berbunyi bahwa *“Each*

contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to :

(a) provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.” (Convention, 1944)

Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 tersebut berisi tentang pemberian tanggung jawab kepada negara-negara anggota peserta konvensi untuk menyediakan pelayanan navigasi udara di wilayah udaranya melalui fasilitas-fasilitas seperti bandara, layanan radio, layanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara lain dalam memberikan fasilitas terhadap navigasi udara internasional, sesuai dengan standard dan praktek yang telah disarankan atau ditetapkan secara internasional. Kemudian setiap negara anggota harus mengadopsi dan menerapkan sistem standar prosedur komunikasi, kode, sinyal, pencahayaan, dan praktik operasional lain sesuai aturan yang telah ditetapkan. Menurut Francis Schubert, tujuan utama peraturan fasilitas dan standar navigasi udara yang terdapat dalam Pasal 28 Konvensi

Chicago 1944 adalah untuk memastikan ketersediaan fasilitas navigasi udara yang memenuhi kriteria diseluruh dunia (Schubert, 2010). Sehingga, dalam hal ini Indonesia memiliki tanggung jawab untuk memberikan fasilitas navigasi udara secara menyeluruh diseluruh wilayahnya yang termasuk dalam yurisdiksinya termasuk wilayah Kepulauan Riau dan Natuna sesuai dengan prosedur dan standar yang telah ditentukan oleh ICAO agar tercapai keselamatan dalam melakukan penerbangan.

4. Annex 11 Artikel 2.1.1 Konvensi Chicago 1944

Menurut Annex 11 Artikel 2.1.1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi sebagai berikut :

“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”.
(Convention, 1944)

Artikel diatas menerangkan bahwa suatu negara yang tidak mampu untuk memberikan pelayanan navigasi pada wilayah udara nasionalnya maka negara tersebut boleh mendelegasikan ruang udaranya kepada negara lain sehingga untuk seluruh tanggung jawab atas *Air Traffic Services* tersebut juga menjadi tanggung jawab dari negara yang didelegasikan tanpa mengesampingkan kedaulatan negara yang mendelegasikan. Hal tersebut harus melalui kesepakatan antara kedua belah pihak. Meski Indonesia mendelegasikan sebagian wilayah udaranya kepada Singapura, namun di tahun

1983 sampai sekarang Indonesia terus berusaha melakukan pengaturan secara mandiri terhadap FIR nya. Hal tersebut menjadi sebuah komitmen yang dilakukan Indonesia yang sesuai dengan perintah yang terdapat dalam Annex 11 artikel 2.1.1 dalam menyediakan suatu layanan navigasi udara di wilayah Indonesia. (Alfajri, 2018)

5. Pasal 2 dan 3 *United Nations Convention of the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982

Pasal 2 UNCLOS 1982 tersebut berbunyi : *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea; This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil; This sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.* (UNCLOS 1982, 2018)

Pasal tersebut menjelaskan bahwa kedaulatan suatu negara meliputi ruang udara di atas laut serta dasar laut dan lapisan tanah dibawahnya. Sehingga, setiap negara memiliki hak untuk mengatur lebar suatu wilayahnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, yang diukur dari garis pangkal yang telah ditentukan di dalam pasal 3 UNCLOS 1982. Pasal 3 UNCLOS 1982 berbunyi “ *Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention*” (UNCLOS 1982, 2018). Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah teritorial milik Indonesia yang telah disahkan oleh Perserikatan Bangsa Bangsa dalam Konvensi Hukum Laut 1982. Oleh karena itu, pemerintah dalam menjaga keutuhan wilayah dan kedaulatannya berencana akan mengambil alih FIR dari Singapura untuk dikelola secara mandiri oleh Indonesia. (Alfajri, 2018)

6. Pasal 262 Ayat 1 Huruf (a) UU No. 1 Tahun 2009

Pasal 262 Ayat 1 Huruf (a) UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan salah satu dasar hukum nasional untuk dijadikan landasan oleh Indonesia dalam rangka mengambil alih FIR dari Singapura. Dimana pada pasal tersebut dikatakan bahwa dengan ruang udara yang dilayani sehubungan dengan Pasal 261 ayat (4) huruf a yang meliputi wilayah udara Republik Indonesia, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian (UU No.1, 2009). Pendelegasian ruang udara yang dilakukan oleh Indonesia kepada negara lain berdasarkan pada perjanjian yang mendapat persetujuan dari ICAO. Indonesia dapat mengambil alih sewaktu-waktu apabila Indonesia dirasa sudah mampu menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah udaranya yang berdasarkan pada Pasal 262 Ayat 1 Huruf (a) diatas.

7. Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009

Dalam Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan berbunyi : “Wilayah udara Republik Indonesia yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak undang-undang ini berlaku” (UU No.1, 2009). Undang-undang tersebut memberikan waktu kepada pemerintah Indonesia paling lambat tahun 2024 untuk dapat mengambil alih kontrol FIR yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang sudah lama didelegasikan kepada pihak Singapura. Implementasi dari Pasal 458 UU No. 1 Tahun 2009 terdapat 3 poin yang dapat dijelaskan, Pertama, usaha dalam mengambil alih FIR dari pihak Singapura merupakan usaha yang tidak melanggar hukum, hal tersebut bisa dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam jangka 15 tahun sejak undang-

undang tersebut dibuat. Kedua, Indonesia adalah pemilik kedaulatan wilayah udara dari FIR yang di delegasikan kepada Singapura, dan Singapura hanya menerima delegasi dari Indonesia. Ketiga, operasional pelayanan navigasi dilakukan melalui evaluasi yang nantinya direalisasikan melalui akuisisi dari *air navigation service* Singapura pada tahun 2024. (Lestari E. P., 2017, p. 190)