

BAB III

UPAYA PERTANGGUNGJAWABAN PEMERINTAH INDONESIA UNTUK MENGEMBALIKAN FIR (*FLIGHT INFORMATION REGION*) KEMBALI DI KELOLA INDONESIA

I. Implementasi Pengelolaan FIR (*Flight Information Region*).

Perkembangan dan terbentuknya FIR tidak lepas dari sejarah penerbangan. Pada tahun 1920-an, peraturan pelayanan lalu lintas udara mulai dikembangkan yang sekarang dikenal dengan *Air Traffic Control* (ATC). Saat melakukan operasi seperti lepas landas dan mendarat, pilot harus menghubungi petugas bandara (darat) terlebih dahulu untuk mendapatkan izin atau izin penerbangan. Badan ATC nasional pertama yang fungsinya memberikan pelayanan lalu lintas udara berdasarkan kebutuhan maskapai penerbangan didirikan saat itu pada tahun 1935 di Newark, New Jersey, Amerika Serikat. Tugas pertama ATC adalah menerima posisi dan mengendalikan pesawat agar mengikuti lintasan yang telah ditentukan. Untuk memberikan panduan, para pejabat menggunakan peta besar yang memuat “perahu udang”. Perahu udang digunakan untuk mewakili pergerakan pesawat dan berisi informasi tentang jadwal penerbangan pesawat.²³

Dunia penerbangan senantiasa mengalami perubahan, hal ini dibuktikan pada tahun 1956. Hal ini kemudian diperlukan untuk menjamin pelayanan lalu lintas udara secara penuh di seluruh dunia, dan sekaligus menentukan sebaran FIR

²³Ifan Suparman, “Sejarah dan Perkembangan Flight Information Region (FIR)”, available from https://www.kompasiana.com/virtuelounge/61f8f2eb8700005875563bb5/sejarah-dan-perkembangan-flight-in-formation-region-fir?page=4&page_images=1, di akses 9 januari 2024

di wilayah udara masing-masing negara, yang nantinya akan menjadi sebuah kesatuan. penyedia jasa berupa layanan pengatur lalu lintas udara seluruh pesawat yang akan terbang melintasi wilayah udara berbeda suatu negara. FIR sendiri merupakan bagian dari pengaturan penerbangan yang hadir dengan permasalahan penerbangan yang tidak terbatas pada satu negara atau negara lain. Oleh karena itu, untuk mencapai keselamatan dalam industri penerbangan dunia, perlu dilakukan pengaturan lalu lintas atau navigasi udara yang diterapkan pada tingkat internasional.²⁴

Percobaan-percobaan yang berkaitan dengan balon udara selama musim panen. Semakin berkembangnya jaman maka teknologi dan ilmu pengetahuan juga semakin maju. Hal tersebut ditandai dengan perkembangan pesat yang terjadi dalam dunia penerbangan. Dimana pada abad ke-19 di negara bagian North Caroline, Amerika Serikat, adanya manusia yang pertama kali berhasil terbang dengan kendaraan bermotor yang lebih berat dari udara, tepatnya setelah Orville Wright berhasil menerbangkan pesawat udara yang dia rancang bersama saudaranya. Sehingga kejadian tersebut menjadi sebuah awal perkembangan ruang udara dimana sebagai sumber daya alam yang mulai diperhatikan.

Perkembangan FIR tidak lepas dari sejarahnya yang dimulai dari *Air Traffic Control* (ATC). Sebagaimana disebutkan dalam artikel Kresno tentang *Flight Information Zones* dijelaskan bahwa pembentukan pengatur lalu lintas udara dimulai pada tahun 1929, ketika ada seorang pria bernama Archie W.

²⁴Indaha Sakinah, "Upaya Indonesia Dalam Mengambilalih *Flight Information Region* Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna", Tesis Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2019, Hal.23.

League, seorang Amerika, mendorong kereta dorongnya ke Bandara Lambert, St. Petersburg, Kota Louis. Di dalam mobil terdapat dua buah bendera merah dan sebuah bendera kotak-kotak beserta barang-barang lainnya seperti kursi, buku latihan, makanan, dan minuman untuk makan siang. Di bandara, tugas Archie adalah mengendalikan lalu lintas udara dengan mengibarkan bendera sebagai mercusuar atau sinyal saat pesawat bersiap lepas landas dan mendarat. Meski tindakan Archie dinilai tidak efektif dalam mengendalikan lalu lintas udara, namun tindakan tersebut sangat bermanfaat karena saat itu belum banyak pesawat yang terbang dan melayang di wilayah udara.²⁵

Kemudian, pada tahun 1930, menara pengatur lalu lintas udara (*Airport Control Tower*) pertama kali dibangun di Cleveland, AS. Menara ini dilengkapi dengan peralatan seperti lampu lalu lintas dan radio dua arah yang berfungsi sebagai pengatur lalu lintas udara. Kemudian, pada tahun 1938, pemerintah Amerika Serikat memberlakukan *Civil Aeronautics Act*. Undang-undang ini mewajibkan semua pilot untuk memperhatikan semua instruksi yang diberikan oleh pengontrol lalu lintas udara. Namun, pengawas lalu lintas udara saat itu kesulitan menentukan posisi penerbangan pasti dari pesawat yang mereka lacak.²⁶

Pada tahun 1946, peralatan radar yang berfungsi sebagai alat untuk mengatur operasional navigasi udara pertama kali ditemukan dan menjadi faktor utama terciptanya FIR di seluruh wilayah udara di seluruh dunia. Selanjutnya

²⁵ Maulidya Tiarayu Putri, "Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna Dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia", *Justitia Jurnal Hukum*, Vol.3, No.1, 2019, Hlm 120-121.

²⁶ Zen Veronica Anggelina, "Analisis Kemampuan Jakarta FIR Dalam Rangka Pengambilalihan Penguasaan Wilayah Udara Kepulauan Riau Dari Singapura FIR", (Thesis, Jurusan Teknik Penerbangan, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto, Yogyakarta), 2013, 2013, Hlm.28-29.

pada tahun 1956 terjadi peristiwa bersejarah yang membawa perubahan pada sektor penerbangan mengenai kebutuhan mutlak akan pengendalian lalu lintas udara yang memadai di seluruh dunia dan pembentukan FIR yang seragam untuk selamanya di wilayah udara masing-masing negara, sebagai satu wilayah udara yang memberikan pelayanan di seluruh dunia. berupa pelayanan pengatur lalu lintas udara kepada seluruh pesawat udara yang akan terbang melintasi wilayah udara berbeda suatu negara.

Flight Information Region (FIR) sendiri merupakan elemen penting dalam pengendalian lalu lintas udara yang dikembangkan oleh ICAO berdasarkan Konvensi Chicago 1944 yang terdapat pada Annex 11 terkait *Air Traffic Services*. Layanan lalu lintas udara (ATS) adalah kegiatan bimbingan dan pengelolaan pesawat yang disediakan oleh ATC pada rute khusus. ICAO mempunyai tanggung jawab penuh berdasarkan Piagam Konvensi Chicago tahun 1944 untuk membantu penyediaan prosedur teknis standar untuk navigasi lalu lintas udara sipil. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 28 (b), khususnya “Penerapan dan penerapan sistem standar yang sesuai” diikuti oleh Pasal 54 ayat (e), khususnya ICAO melalui Dewannya dengan tugas membentuk Komite Lalu Lintas Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56:

Komite Lalu Lintas Udara terdiri dari 15 anggota yang ditunjuk oleh Dewan dari antara mereka yang ditunjuk oleh Negara-negara Peserta. Orang-orang ini harus memiliki kualifikasi dan pengalaman yang sesuai dalam ilmu pengetahuan dan praktik aeronautika. Dewan akan meminta nominasi dari seluruh Negara Peserta. Ketua Komite Navigasi Udara ditunjuk oleh Dewan.

Pasal 57:

Komite Lalu Lintas Udara:

- a. Mempertimbangkan dan merekomendasikan kepada Dewan penerapan amandemen terhadap lampiran Konvensi ini;
- b. Membentuk sub-komite teknis tanpa ada Negara Pihak mana pun yang boleh diwakili, jika demikian keinginan;
- c. Memberi nasihat kepada Dewan mengenai pengumpulan dan komunikasi dengan Negara-negara Peserta semua informasi yang dianggap perlu dan berguna oleh Dewan untuk pengembangan operasi lalu lintas udara (Konvensi, 1944).

Komite Navigasi mempunyai sejumlah tugas yang tercantum dalam Pasal 57 ayat (a), serupa dengan Pasal 54 ayat (1), termasuk produksi produk teknis untuk dilaksanakan oleh masing-masing Negara Anggota dan ditunjuk sebagai pihak yang bertanggung jawab atas tugas teknis tersebut permasalahan yang berkaitan dengan navigasi udara.

Kemudian pada Lampiran 11 terkait pelayanan lalu lintas udara disebutkan bahwa setiap negara anggota ICAO wajib menentukan wilayah udaranya yang digunakan untuk mengatur pelayanan lalu lintas udara demi kepentingan keselamatan udara. Lampiran 11 merupakan dasar pemikiran pembentukan FIR. Dasar hukum zona informasi penerbangan diatur dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 dan Lampiran 11 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan:

Masing-masing Negara Pihak berjanji, sejauh dapat dilakukan, untuk:

- a) "menyediakan bandar udara, layanan radio, layanan meteorologi dan fasilitas navigasi udara lainnya di wilayahnya untuk memfasilitasi navigasi udara internasional, sesuai dengan standar dan praktik yang direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu berdasarkan Konvensi ini;
- b) Mengadopsi dan menerapkan sistem standar yang sesuai untuk prosedur komunikasi, kode, tanda, sinyal, penerangan dan aturan serta praktik pengoperasian lainnya yang mungkin direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu. bila, sesuai dengan Konvensi ini;
- c) Bekerja sama dalam upaya internasional untuk menjamin publikasi peta dan diagram penerbangan sesuai dengan standar yang mungkin direkomendasikan atau ditetapkan dari waktu ke waktu sesuai dengan Konvensi ini.

Berdasarkan Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 tersebut di atas, dapat dijelaskan bahwa setiap negara anggota ICAO bertanggung jawab menyediakan pelayanan dan fasilitas di bidang informasi penerbangannya. Fasilitas yang disediakan antara lain bandar udara, pelayanan meteorologi, pelayanan radio dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memperlancar lalu lintas udara internasional sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam konvensi ini. Setelah itu, setiap negara juga mengadopsi dan menerapkan sistem prosedur komunikasi yang sesuai seperti kode, tanda, sinyal, penerangan atau aturan pengoperasian yang ditentukan dalam konvensi ini dan diperbarui setiap saat. Hal ini dilakukan untuk

memudahkan operasional penerbangan yang melewati wilayah udara suatu negara.

FIR adalah wilayah udara yang ditentukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, didistribusikan ke seluruh dunia, termasuk layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan. Menurut ICAO Annex 11 tentang *Air Traffic Services* juga dijelaskan bahwa *Flight Information Service* adalah suatu layanan yang dibuat dan disiapkan dengan tujuan untuk membantu maskapai penerbangan dalam memberikan panduan dan informasi keselamatan dan efektivitas yang komprehensif penerbangan. Layanan informasi penerbangan (FIS) disediakan oleh manajemen untuk menyediakan layanan navigasi yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan untuk menghindari bahaya, seperti tabrakan di udara.

Berdasarkan informasi di dalam pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Services*) memiliki beberapa pelayanan informasi seperti:

1. Pelayanan informasi *Significant Meteorological Information* (SIGMET) dan Informasi *Airmen's Meteorological Information* (AIRMET).
2. Pelayanan informasi mengenai aktivitas gunung berapi baik setelah erupsi atau sedang terjadi erupsi dan abu vulkanik.
3. Pelayanan informasi mengenai material seperti radioaktif atau bahan kimia yang beracun yang dilepaskan ke atmosfer.
4. Pelayanan informasi yang terkait dengan perubahan pada pelayanan bantuan navigasi.

5. Pelayanan informasi mengenai perubahan kondisi *aerodromes* dan fasilitas terkait, termasuk informasi yang berkaitan dengan situasi pada area yang mengalami pergerakan *aerodrome* akibat terganggu oleh salju, es atau kedalaman air yang signifikan.
6. Pelayanan informasi tentang balon udara tanpa awak, dan;
7. Pelayanan informasi lain yang akan berpeengaruh pada keamanan dan keselamatan penerbangan.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional adalah organisasi Dewan Ekonomi dan Sosial Perserikatan Bangsa-Bangsa (ECOSOC) yang didirikan pada tanggal 4 April 1947 berdasarkan Konvensi Chicago ke-29 tahun 1944. Fungsi organisasi ini adalah untuk mengembangkan teknik dan prinsip yang berkaitan dengan lalu lintas udara internasional dan untuk membantu dalam perencanaan dan pengembangan transportasi udara internasional untuk memastikan pertumbuhan yang aman dan berkelanjutan. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional terdiri dari Majelis Umum (Majelis), Otoritas Harian (Dewan) dan badan-badan lain yang dianggap penting seperti Komite Lalu Lintas Udara, Komite Hukum dan Komite Transportasi udara.²⁷

Secara umum, definisi wilayah informasi penerbangan (FIR) adalah istilah yang digunakan untuk menunjukkan suatu sistem penerbangan yang menggambarkan suatu wilayah udara dengan ukuran tertentu di mana layanan sistem informasi dan peringatan penerbangan disediakan. Ini adalah sistem

²⁷ Suwoto, "Akibat Hukum Perjanjian *Flight Information Region* (FIR) Tahun 1973 Diatas Perairan Riau Dan Natuna Setelah Terjadinya Perubahan Teritorial Indonesia", (Tesis, Fakultas Hukum, Universitas Tanjung- pura), Pontianak, 2015.

pembagian wilayah udara terbesar yang digunakan di dunia saat ini. FIR membuat suatu sistem informasi dan layanan peringatan pada tingkat dasar pelayanan lalu lintas udara, fungsi dari sistem ini adalah memberikan informasi terkait keselamatan dan efisiensi kinerja penerbangan, serta rambu-rambu peringatan bagi pesawat udara. Saat ini, kendali lalu lintas udara, informasi penerbangan, dan layanan peringatan bersama-sama merupakan layanan lalu lintas udara, yang merupakan salah satu sarana dukungan darat yang penting untuk menjamin keselamatan dan efektivitas pengendalian lalu lintas udara, operasi lalu lintas udara di seluruh dunia.²⁸

Beberapa tujuan dari layanan lalu lintas udara yaitu untuk:

1. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat;
2. Mencegah terjadinya tabrakan antara pesawat yang berada di area maneuver dan penghalang di daerah tersebut;
3. Mempercepat dan menjaga arus lalu lintas udara yang teratur;
4. Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk melakukan penerbangan yang aman dan efisien;
5. Memberitahu organisasi yang tepat mengenai pesawat yang membutuhkan bantuan pencarian dan penyelamatan, dan membantu organisasi seperti yang di perlukan.

Secara internasional, wilayah udara telah disepakati berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, yang mengakui bahwa setiap negara mempunyai

²⁸ Nanda Indrawati, "Peluang Dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura", Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan, Vol.7, 2022, No.2.

kedaulatan penuh dan menyeluruh atas wilayah udara di atas wilayahnya. Selain berdasarkan kedaulatan, wilayah udara dalam dunia penerbangan disebut juga wilayah udara untuk keperluan operasional penerbangan. Wilayah informasi penerbangan (FIR) dibagi menjadi dua wilayah. FIR artinya layanan untuk penerbangan sampai ketinggian 20.000 kaki, kemudian untuk ketinggian di atas 20.000 kaki disebut *Upper Flight Information Region (UIR)*.²⁹ Kawasan penerbangan di Indonesia meliputi *Flight Information Area* dan *Higher Information Area*. Zona kedaulatan regional tidak didasarkan pada pertimbangan keamanan nasional, sedangkan zona udara didasarkan pada pertimbangan keamanan yang disepakati secara internasional dalam Rencana Navigasi Udara, dalam hal ini Indonesia juga ikut serta dalam penentuannya. Oleh karena itu, seringkali ruang kedaulatan wilayah udara tidak serta merta sama dengan wilayah udara.³⁰

Kebijakan yang dikembangkan berdasarkan Konvensi Chicago 1944 tertuang dalam 18 lampiran yang menjadi dasar pembentukan FIR. Pelayanan lalu lintas udara merupakan salah satu kebijakan yang diatur dalam Lampiran 11 Konvensi Chicago 1944 yang berkaitan dengan penyelenggaraan dan pemantauan operasi lalu lintas udara, informasi penerbangan serta pelayanan pemberitahuan dan peringatan situasi berbahaya.

²⁹ Asep Adang Supriyadi, Masita Dwi Mandini Manessa, mRudy Agus Gemilang Gultom, “:Isu Penyelarasan Flight Information Region di Atas Wilayah Natuna Issue on Flight Information Region above Natuna Area”, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 05 No. 03, November 2018. Hlm. 261

³⁰ Yanyan Mochamad, Ian Montratama, Ikardhi Putera, “Langit Indonesia Milik Siapa”, PT. Elex Me- dia Komputindo, 2017, Jakarta.

FIR merupakan bagian dari peraturan penerbangan yang berlaku di seluruh negara di dunia. Sebelum adanya dua FIR tersebut, Indonesia awalnya memiliki empat FIR yaitu Jakarta, Bali, Ujung Padang dan Biak. Berdasarkan Publikasi Informasi Aeronautika Tambahan (AIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. 02/05 tanggal 14 April 2005, wilayah udara Indonesia dibagi menjadi dua FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang mulai tanggal 12 Mei 2005. FIR yang dikelola oleh AirNav Indonesia memiliki luas total 2.219.629 km² dan luas 1.476.049 km² dengan rata-rata frekuensi penerbangan lebih dari 10.000 penerbangan/hari. FIR Indonesia terbagi menjadi dua wilayah udara, Jakarta *FIR Air Traffic Services Center* (JATSC) di sebelah barat, berpusat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, bertugas melayani penerbangan domestik dan internasional. Sedangkan *Air Traffic Services Center* (MATSC) FIR Makassar terletak di sebelah timur, berpusat di Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, untuk memberikan pelayanan dalam fungsi FIR itu sendiri, termasuk layanan informasi penerbangan penerbangan atau layanan peringatan di sekitar timur. bagian dari Indonesia.³¹

Selain mengelola wilayah udara di bawah yurisdiksinya, Indonesia juga mengelola wilayah udara negara lain seperti Pulau Christmas, Timor Leste, dan Pulau Auckland. Pulau Christmas merupakan bagian dari wilayah Australia, seluruh FIR Timor Leste juga dikelola Indonesia, sedangkan Pulau Auckland

³¹ Lenny Husna, Agus Riyanto, "Implikasi Perjanjian Internasional Flight Information Region (FIR) Singapura atas Ruang Udara Indonesia terhadap Kepulauan Riau", 2019, Jurnal Snistek.

yang terletak di Samudera Pasifik menjadi milik Amerika Serikat dengan FIR yang dikelola oleh Indonesia melalui ATC Ujung Padang.³²

II. Wilayah Yuridiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Setiap negara berdaulat di dunia wajib menentukan batas-batas kedaulatan wilayahnya, baik di darat, di laut, maupun di udara. Batas wilayah darat suatu negara pada umumnya ditentukan berdasarkan perjanjian dengan negara tetangga, sehingga setiap negara juga mempunyai batas kedaulatan horizontal di wilayah udaranya. Kedalaman wilayah udara yang mendarat berarti kedaulatan wilayah udara setara dengan luas batas wilayah di darat. Pada saat itu batas wilayah negara pantai akan bertambah lebarnya sesuai dengan ketentuan hukum yang diatur dalam Pasal 3 UNCLOS 1982. Pasal 3 mengatur bahwa setiap negara pantai dapat menentukan luas wilayahnya, dengan batas maksimum 12 mil laut untuk setiap negara pantai dan pelaut dihitung dari baseline.³³

Indonesia merupakan negara kepulauan berdasarkan garis lintang dan bujur yang berkisar antara 6°LS - 11°LS hingga 95°BT - 141°BT dan merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau sebanyak 17.508 pulau. Indonesia merupakan negara yang terletak di Asia Tenggara, diantara dua samudera dan dua benua, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, serta benua Asia dan benua Australia. Indonesia mempunyai luas wilayah 5.193.250

³² Endang Puji Lestari, "Politik Hukum Navigasi Penerbangan, Konsep Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan dalam Perspektif Hukum Udara Internasional dan Nasional", 2018, Cet.I, Setara Press

³³ Hamsah Umar, "Lama dalam Pengelolaan Singapura, FIR Langit Kepulauan Riau dan Natuna Kembali ke Indonesia", available from <https://fajar.co.id/2022/09/09/lama-dalam-pengelolaan-singapura-fir-langit-kepulauan-riau-dan-natuna-kembali-ke-indonesia/2/>, diakses tanggal 23 desember 2023, pukul 15.47 WITA

km² (termasuk daratan dan lautan). Merupakan negara dengan wilayah darat, laut, dan udara yang luas. Indonesia mempunyai hak untuk memberikan pelayanan navigasi udara, hal ini agak sulit dicapai dalam konteks keselamatan dan keamanan penerbangan.³⁴

Kedaulatan suatu negara merupakan unsur yang sangat penting dalam terbentuknya suatu bangsa. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai keuntungan dengan memasukkan Bab IV tentang negara kepulauan dalam Konvensi Hukum Laut tahun 1982, seperti halnya dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut. Hukum Laut. Laut, dimana undang-undang ini menjamin adanya kedaulatan yang tinggi, termasuk kedaulatan di darat, laut, dan udara. Status Indonesia sebagai negara kepulauan ditentukan oleh Konvensi Hukum Laut tahun 1982 yang diakui dalam Pasal 46. Sebagai negara kepulauan, Indonesia bertanggung jawab menentukan jalur laut kepulauan dan jalur udara di atas pulau-pulau jalur laut tersebut. Kapal dan pesawat sipil asing berhak melewati jalur laut nusantara baik melalui laut maupun udara. Namun hak tersebut tidak dapat mengurangi kedaulatan negara kepulauan atas laut, termasuk wilayah udara di atas, dasar laut, termasuk daratan di bawahnya, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (KKPRI). Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, jalur penerbangan adalah jalur yang ditempuh pesawat udara dari bandar udara keberangkatan menuju bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah

³⁴ Baiq Setiani, "Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing", Jurnal Konstitusi, Vol.14, No.3, 2017, Hal.499.

ditentukan (KemenhubRI). Penentuan rute penerbangan diatur untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan seiring dengan semakin padatnya rute internasional.

Jika dilihat dari letak teritorialnya, Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah yang berada dalam wilayah Indonesia dan mempunyai kedaulatan atas wilayah tersebut. Wilayah udara di atas juga merupakan milik Indonesia, kecuali wilayah darat dan laut. Status wilayah udara ditentukan dalam Pasal 49(2). Dalam Pasal 49 ayat (2) disebutkan bahwa kedaulatan yang dimaksud meliputi wilayah udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan daratan di bawahnya, serta perairan sumber kekayaan. terkandung di dalamnya (UNCLOS, 1982). Berdasarkan Pasal 53 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa “suatu negara kepulauan dapat menentukan jalur laut dan jalur udara yang melaluinya, yang sesuai untuk pelayaran yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin di atas atau melalui perairan kepulauan dan kepulauannya serta perairan yang berdekatan”.³⁵

Oleh karena itu, Indonesia sebagai pemilik sah wilayah Kepulauan Riau dan Natuna bertanggung jawab menentukan jalur laut dan jalur udara dalam wilayahnya untuk keperluan angkutan kapal dan pesawat asing yang melewati wilayah tersebut. Indonesia dan Singapura termasuk negara yang mengakui aturan yang terdapat dalam UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 dijadikan sebagai sumber hukum yang telah disepakati oleh negara-negara di dunia pada tingkat internasional. Oleh karena itu, UNCLOS 1982 dapat dijadikan acuan untuk

³⁵ Rahayu Saraswati Herlambang. Kajian Yuridis Mengenai Perjanjian Flight Information Region (Fir) Indonesia-Singapura Di Kepulauan Natuna Ditinjau Dari Konvensi Chicago Tahun 1944 Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Jurnal Fakultas Hukum, 2016, Universitas Atma Jaya.*

mempertimbangkan kedudukan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dalam perspektif hukum internasional. Salah satu langkah implementasi yang dilakukan Indonesia adalah dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Indonesia merupakan negara yang diatur oleh wilayah perairan dan Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah perairan tersebut.

Hal ini diperjelas dalam Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996, Pasal 4 yang dengan tegas menyatakan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia di perairan Indonesia yang meliputi perairan teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman serta ruang udara di atasnya, perairan teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. perairan. dasar laut dan daratan di bawahnya, termasuk sumber daya alam yang terkandung di dalamnya (UU No. 6 Tahun 1996). Pasal ini menjelaskan bahwa segala sesuatu yang ada di wilayah udara di atas laut teritorial kepulauan (FIR) suatu negara serta dasar laut dan sumber dayanya berada di bawah hak kedaulatan negara tersebut. FIR yang terletak di Kepulauan Riau dan Natuna dapat dijelaskan dengan undang-undang UNCLOS yang menjelaskan bahwa wilayah perairan Indonesia dan ruang udara di atasnya adalah milik Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Pasal 18 yang mengatur bahwa lintas melalui jalur laut kepulauan ditentukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dalam penggunaannya sebagai hak adat navigasi dan penerbangan, untuk melakukan operasi yang berkelanjutan. Pengiriman, langsung dan juga cepat. transit mungkin. Selanjutnya, segala jenis pesawat udara dan kapal asing, baik yang berasal dari negara pantai maupun bukan, berhak menikmati hak

maritim kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia antara Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan bagian ZEE Indonesia lainnya.³⁶

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, Pasal 18 di atas merupakan peraturan hukum bagi perairan Indonesia. Jika dilihat dari sudut pandang Indonesia, Indonesia merupakan negara berdaulat atas pelayanan navigasi udara di Kepulauan Riau dan Natuna yang diperkuat dengan undang-undang ini. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai hak kedaulatan atas FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dan jenis kegiatan yang dilakukan Singapura di wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna hanya sebatas pada pengaturan pelayanan navigasi udara.

III. Upaya Pemerintah Indonesia Dalam Pengembalian FIR Kembali Di Kelola Indonesia.

Tugas penegakan hukum dan menjaga keamanan wilayah udara yurisdiksi nasional yang dilakukan TNI AU berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia memang bukan tugas yang mudah. Singapura menguasai pengendalian lalu lintas udara untuk penerbangan di wilayah udara Kepri, artinya seluruh izin penerbangan, baik komersial maupun militer, dikelola oleh Singapura. Jika ada negara lain yang menguasai wilayah kita, tentu saja pesawat asing dan alat penerbangan ilegal terbang di atas wilayah wilayah kita, tentu kita tidak mengetahuinya dan tentunya hal ini berdampak pada

³⁶ Eco Silalahi. Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (Fir) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, 2 (1), 2015, Hlm 1-14

meninggalkan Indonesia tanpa cara yang optimal dalam mengantisipasi ancaman. Hal ini bisa terjadi sewaktu-waktu dan mengancam keamanan wilayah Indonesia, khususnya keamanan masyarakat Kepulauan Riau.³⁷

Dalam penggunaan kekuatan udara secara strategis, penguasaan atau penguasaan wilayah udara sangatlah penting untuk menjamin kebebasan melakukan serangan. Ciri-ciri kekuatan udara yang luar biasa seperti kecepatan, kemampuan penetrasi dan kejutan sering dijadikan teori dasar untuk menghancurkan pusat gravitasi musuh. Oleh karena itu, dalam pertempuran udara, penggunaan kekuatan udara secara strategis akan selalu dikaitkan dengan pencapaian superioritas udara. Hal ini tentu berimplikasi pada TNI AU, tidak ada rahasia yang bisa disembunyikan dari Singapura. Seluruh misi udara di FIR Kepri akan selalu diawasi oleh *Air Traffic Control* (ATC) Singapura, termasuk patroli rutin dan upaya penyergapan penerbangan ilegal. Rumor pelanggaran yang dilakukan militer Singapura. Jet tempur Singapura kerap terlihat berlatih di utara Pulau Bintan, dekat Singapura, hal ini sulit dibuktikan karena Singapura menguasai wilayah udara. Singapura beralasan melakukan latihan di kawasan latihan militer atau MTA (*Military Training Area*), khususnya zona angkatan udara Indonesia yang bisa digunakan Singapura untuk melakukan latihan di kota tersebut karena tidak tersedia cukup ruang udara untuk latihan. Tapi siapa yang bisa memantau apakah dia menguasai wilayahnya atau tidak.³⁸

³⁷ Hakim, C. Berdaulat Di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional. *Pt Kompas Media*, 2010 Hlm. 71

³⁸ Harry Purwanto, "Rute Penerbangan di atas Alur Kepulauan Perspektif Indonesia", *Perspektif Hukum*, Vol 14, No. 1, 2014, hlm. 15

Mengingat letak FIR Kepulauan Riau yang strategis, banyak penerbangan lain yang melewati kawasan ini hingga mencapai daratan Asia dan Australia. Setiap pesawat yang melewatinya harus membayar biaya yang disebut biaya pelayanan navigasi udara. Melalui Perjanjian Reorganisasi Perbatasan tahun 1995 yang menjadi dasar hukum pendelegasian ini, Pasal 6 menyatakan bahwa Pemerintah Singapura atas nama Pemerintah Indonesia akan memungut Biaya Pelayanan Navigasi Udara (RANS) untuk penerbangan sipil di wilayah udara yang disahkan untuk Singapura. Biaya RANS termasuk dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). PNBP merupakan pajak yang dipungut atas penggunaan barang milik negara atau penggunaan fasilitas/jasa yang disediakan negara.³⁹

Implikasi pembangunan dan investasinya, Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara diharapkan dapat berperan penting dalam pengaturan kegiatan penerbangan wilayah pribadi. Hal ini tentunya akan mempengaruhi iklim investasi di Indonesia, termasuk Kepulauan Riau, termasuk terhadap perkembangan industri pariwisata.

Dalam hal ini peran pemerintah dalam pengambilalihan FIR Singapura atas penerbangan diatas wilayah udara kepulauan Riau dapat dilakukan dengan beberapa upaya berikut:

1. Pembangunan Pangkalan TNI Angkatan Udara (Lanud) Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau.

Pada tanggal 24 Juli 2019, diresmikan Pangkalan Udara (Landasan TNI AU) Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau (Kepri). Pembangunan

³⁹ Amrizal Mansur, "Flight Information Region: Impilikasi Penguasaan *Air Traffic Control* oleh Singapura di Kepulauan Riau", Jurnal Universitas Pertahanan Indonesia, hlm. 63

pangkalan ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan wilayah udara di perbatasan dan mendukung upaya pemerintah dalam persiapan invasi. di atas *Singapore Flight Information Region (FIR)* untuk penerbangan di wilayah udara Kepulauan Riau. TNI Angkatan Udara merupakan bagian dari kekuatan nasional yang akan memberikan kekuatan deterrensi dan daya tawar dalam upaya menjaga kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan memperjuangkan kepentingan nasional. Oleh karena itu, sebagai langkah strategis untuk mendukung pelaksanaan operasi udara di wilayah Batam, perlu ditetapkan stasiun Hang Nadim TNI AU sebagai Pangkalan Udara TNI Tipe C. Pangkalan ini akan menjadi salah satu satuan Pelaksana di bawah Koopsau I. menyelenggarakan persiapan pangkalan dan dukungan sumur serta operasi udara dan pelatihan TNI Angkatan Udara. Keberadaan Lanud Hang Nadim menjadi ujung tombak TNI AU dalam menjaga dan menjamin kedaulatan wilayah udara NKRI.

2. Standar dan Kualitas Penerbangan Indonesia harus diakui standar ICAO sebagai standar kualitas yang diakui dunia.

Organisasi Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau AirNav mengatakan, fasilitas yang disiapkan dalam rangka melanjutkan FIR Kepri di Singapura adalah telekomunikasi, ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance Broadcast*), modernisasi CNS-A (Komunikasi, Navigasi, Pengawasan dan Otomasi) dan sumber daya manusia (SDM) yang akan ditugaskan dalam operasi navigasi di Kepulauan Riau.

3. Dukungan dari pemerintah daerah (Pemerintah kota Batam, Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau, Dan Badan Pengusahaan Kawasan Kota Batam).

Rapat pembahasan pemerintah daerah mengenai perencanaan pembangunan juga mencerminkan dampak regional terhadap perkembangan sektor ekonomi dan investasi terkait penguasaan Singapura atas *Notified Zone flight* (FIR) Kepulauan Riau. Pemerintah daerah, baik Pemerintah Kota (Batam) maupun Pemerintah Provinsi Kepri, mendukung segala upaya Pemerintah Pusat untuk mengambil alih FIR Kepri dari Singapura.

Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang dikelola Wilayah Kota Batam. Pemegang konsesi juga berperan dalam meningkatkan optimalisasi penggunaan lahan di kawasan komersial, penggunaan ruang di area terminal, pengelolaan parkir, pengelolaan kargo, sarana dan prasarana.

4. Disepakati *Framework For Negotiation OF FIR Realignment* Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura.

Pertemuan Pemerintah Indonesia dengan Singapura menyepakati kerangka perundingan *Flight Information Region* (FIR) Singapura untuk penerbangan di wilayah udara Kepulauan Riau. Kerangka FIR telah ditandatangani pada 12 September 2019. Selain itu, tim teknis akan mengadakan pertemuan mendalam lebih lanjut mengenai proses dimulainya kembali FIR Kepulauan Riau di Singapura.