

PENGUJIAN PERATURAN PRESIDEN NO. 109 TAHUN 2022 TENTANG *FLIGHT INFORMATION REGION* JAKARTA DAN *FLIGHT INFORMATION REGION* SINGAPORE

Hudi Yusuf, Fakultas Hukum Universitas Bung Karno,
e-mail: hoedyjoesoef@gmail.com

Ratna Dewi, Fakultas Hukum Universitas Bung Karno,
e-mail: ratna0097@gmail.com

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2024.v12.i11.p13>

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah membahas permasalahan aplikasi perjanjian bilateral antara Indonesia dengan Singapura mengenai delegasi pengurusan FIR (Flight Information Region) udara di bawah kedaulatan Indonesia untuk diatur oleh Singapura. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan. Penelitian ini menemukan bahwa pengaturan FIR oleh Singapura mengakibatkan kerugian bagi Negara Indonesia, konsumen penerbangan, bahkan perusahaan penerbangan yang melewati area FIR tersebut. Kewenangan Singapura tersebut harus dikurangi sehingga kerugian ekonomi Indonesia dapat dikurangi melalui permohonan uji materil PP di MA, pengundangan PP baru, bahkan pertanggungjawaban oleh pejabat berwenang di masa itu.

Kata Kunci: Hukum Internasional, Hukum Udara, Flight Information Region, Perjanjian Bilateral.

ABSTRACT

This research analyzes the improper application of bilateral agreement between Indonesia and Singapore about the delegation FIR (Flight Information Region) of Indonesian Air that Singapore take care of. This legal research uses statute approach. This research found Singapore's FIR policy has a detrimental effect to Indonesia as a country, flight consumers, and corporations who fly through FIR. Singapore's right of FIR should be reduced so our country's economic loss could be mitigated by doing a lawsuit on the Supreme Court (Mahkamah Agung), creating new President's Rule (Peraturan Presiden), and make the last government official face their responsibility.

Keywords: International Law, Airspace Law, Flight Information Region, Bilateral Agreement.

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Wilayah negara pada umumnya dapat dibagi menjadi wilayah darat, laut, dan udara. Berkaitan dengan kedaulatan negara di wilayah udara dalam hukum internasional telah disepakati bahwa Negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif di atas wilayahnya." Konvensi Monte video 1933 menetapkan syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh negara sebagai subjek utama dalam hukum internasional. Syarat tersebut yaitu penduduk yang tetap, wilayah yang pasti, pemerintah, dan kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain.¹

¹ Sugeng Istanto, Hukum Internasional, (Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2010), hlm. 48.

Secara umum, wilayah negara terbagi menjadi bagian darat, laut, dan udara. Dalam hukum internasional, telah disepakati bahwa negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif di atas wilayahnya. Dengan demikian, negara memiliki otoritas penuh dan yuridiksi untuk mengontrol ruang udara di bawah wilayahnya.² Penerapan kedaulatan negara di wilayah udara membawa konsekuensi bahwa setiap negara memiliki hak penuh untuk mengelola dan mengendalikan wilayah udaranya. Selain itu, setiap aktivitas di ruang udara harus mendapat izin terlebih dahulu atau telah diatur dalam perjanjian internasional antara negara-negara yang dituangkan dalam bentuk kesepakatan bilateral maupun multilateral. Dalam konteks pengelolaan dan pengendalian ruang udara, pengaturan lalu lintas penerbangan menjadi penting demi keselamatan penerbangan, yang diimplementasikan melalui penetapan *Flight Information Region* (FIR). FIR merupakan suatu wilayah tertentu di mana pelayanan jasa informasi penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan, pelayanan FIR diberikan dengan tujuan untuk memberikan sarana serta informasi demi keselamatan serta efisiensi lalu lintas penerbangan.

Kewenangan terhadap ruang udara suatu negara normalnya hanya di atas wilayah daratan dan lautannya saja, namun negara-negara dapat mengikatkan diri pada perjanjian bilateral atau regional untuk mendapatkan atau menyerahkan hak melakukan pelayanan pengaturan lalu lintas udaranya. Manajemen FIR juga dapat diserahkan kepada negara lain.³ Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah udara di atas wilayah darat dan lautan kekuasaan Indonesia sampai luar angkasa.⁴

Penetapan FIR oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) didasarkan pada beberapa faktor pertimbangan antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Pengaturan FIR ini tidak hanya berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.⁵ Indonesia telah masuk menjadi negara anggota ICAO sejak tanggal 1950, sebagai negara pihak (*contracting states*) Indonesia berkewajiban untuk menyediakan pelayanan yang berkaitan dengan fungsi FIR di wilayah udaranya. Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat udara merupakan aspek yang sangat penting dalam pengaturan hukum internasional.⁶ Pengaturan FIR sebagai bagian penting dalam masalah penerbangan tidak terbatas lalu lintas atau navigasi penerbangan yang berlaku internasional demi tercapainya keselamatan dalam dunia penerbangan.

Ruang udara Indonesia terbagi menjadi dua bagian FIR yang dikelola oleh dua pusat pelayanan lalu lintas udara yaitu FIR Jakarta dan FIR Makassar. tetapi, Wilayah udara khususnya di atas Kepulauan Riau dan Natuna, menjadi dinamika kedaulatan yang tidak pernah berhenti untuk dibicarakan sejak tahun 1946. *Flight Information Region*

² Pasal 1 Konvensi Chicago 1944

³ Naufal Faiz Muhammad, Atip Latipulhayat, Garry Gumelar Pratama, *Realignment of Flight Information Region Agreement Between Indonesia and Singapore 2022: Unraveling Sovereignty and Ratification Issues for Indonesia*, Padjadjaran Journal of Law, Vol. 11, No. 1, 2024: 2.

⁴ A. A. Supriyadi, RAG. Gultom, MDM. Manessa, A. Setyanto, *Strategy for the Alignment of Singapore Flight Information Region Over Indonesian Airspace*, The Open Transportation Journal, Vol. 14, 2020: 206.

⁵ Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, (Depok:Rajawali Pers, 2018), hlm. 215.

⁶ Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, (Alumni:Bandung, 2015), hlm. 423

(FIR) Singapura memang sejak tahun 1946 hingga sampai saat ini memegang penuh atas navigasi penerbangan di daerah Kepulauan Riau dan Natuna, yang secara tidak langsung mempunyai arti bahwa ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna dikendalikan oleh Singapura sehingga setiap penerbangan yang melintasi Kepulauan Riau dan Natuna harus meminta izin kepada Singapura terlebih dahulu dan tidak terkecuali Indonesia sendiri ketika hendak melintasi wilayah Kepulauan Riau dan Natuna harus meminta izin kepada Singapura.

Pengaturan lalu lintas udara disuatu ruang udara dilaksanakan melalui penetapan Flight Information Region (FIR). FIR merupakan suatu wilayah tertentu dimana pelayanan jasa informasi penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan. "Pelayanan FIR diberikan yang bertujuan untuk memberikan sarana serta informasi demi keselamatan serta efisiensi lalu lintas penerbangan". Pengaturan FIR disuatu ruang udara memerlukan aspek pembagian wilayah, koordinasi antara negara, navigasi dan komunikasi serta peraturan dan prosedur layanan lalu lintas udara.⁷

Dalam Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam Pasal 5 menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Dalam penjelasan Pasal ini disebutkan bahwa, Sebagai negara berdaulat, Republik Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan utuh di wilayah udara Republik Indonesia, sesuai dengan ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 yang telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea. Ketentuan dalam pasal ini hanya menegaskan mengenai kewenangan dan tanggung jawab negara Republik Indonesia untuk mengatur penggunaan wilayah udara yang merupakan bagian dari wilayah Indonesia, sedangkan mengenai kedaulatan atas wilayah Republik Indonesia secara menyeluruh tetap berlaku ketentuan perundang-undangan di bidang pertahanan negara. Untuk dapat menjaga kedaulatan wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, harus dilakukan penguasaan dan pengembangan teknologi agar Negara Kesatuan Republik Indonesia dapat setinggi mungkin menguasai wilayah udaranya untuk kepentingan yang seluas-luasnya bagi masyarakat khususnya untuk kepentingan penerbangan. Pengertian penuh dan eksklusif tersebut kemudian dirumuskan dalam Pasal 6 UU tersebut bahwa "Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara". Dalam penjelasan pasal ini dijelaskan bahwa, Wilayah udara yang berupa ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan Republik Indonesia merupakan kekayaan nasional sehingga harus dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kepentingan rakyat, bangsa, dan negara.

⁷ Indrawati, Nanda. "Peluang Dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura." *Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan*, 2022, hal 18-36

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka kami merumuskan permasalahan hukum berikut ini untuk dibahas:

1. Bagaimana pengaturan hukum yang terkait dengan *Flight Information Region Jakarta* dengan *Flight Information Region Singapura*?
2. Apa saja kerugian yang dialami Indonesia dari perjanjian bilateral mengenai penyesuaian batas *Flight Information Region Jakarta* dengan *Flight Information Region Singapura*?
3. Bagaimana Langkah hukum yang dapat diambil pemerintah Indonesia untuk mengembalikan kedaulatan Indonesia atas wilayah udaranya?

1.3. Tujuan Penulisan

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis peraturan-peraturan apa saja yang mengatur *Flight Information Region Jakarta* dengan *Flight Information Region Singapura*.
2. Mengidentifikasi kerugian apa saja yang timbul dari perjanjian bilateral mengenai penyesuaian batas *Flight Information Region Jakarta* dengan *Flight Information Region Singapura*.
3. Mengidentifikasi langkah hukum yang dapat dilakukan untuk mencegah berjalannya kerugian Negara Indonesia akibat penyesuaian batas *Flight Information Region Jakarta* dengan *Flight Information Region Singapura*.

2. METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian yuridis normatif digunakan untuk menggambarkan dan menganalisa permasalahan hukum yang terjadi berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku yang erat kaitannya dengan pokok bahasan penelitian ini, sejauh mana para pemangku kebijakan menerapkannya.⁸ Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah berbagai undang-undang serta regulasi yang relevan dengan permasalahan hukum yang diteliti. Pendekatan ini berfokus pada analisis peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang diangkat dalam penelitian.⁹

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh melalui kajian literatur yang mencakup berbagai sumber seperti buku, artikel, dokumen, peraturan perundang-undangan, hasil penelitian ilmiah berupa laporan, serta materi kepustakaan lain yang berkaitan dengan topik yang diteliti. Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari: Pertama, sumber data primer, bahan hukum primer adalah bahan hukum yang didapatkan dari norma, kaidah dasar dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan, yang bersifat mengikat yaitu bahan hukum yang

⁸ Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum* (Depok: Universitas Indonesia, 1986), 10.

⁹ Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum* (Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2009), 93.

mengikat pada penelitian skripsi ini yang terdiri dari peraturan perundang-undangan. Kedua, bahan hukum sekunder yaitu sumber data yang didasarkan pada ilmu pengetahuan hukum, buku-buku hukum, jurnal hukum, dan pandangan para pakar hukum yang tersusun dalam bentuk karya tulis di media online atau di media masa lainnya. Ketiga, bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang menyediakan panduan atau penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder meliputi kamus, ensiklopedia, majalah, surat kabar, serta jurnal atau karya ilmiah lainnya.

Dalam penelitian ini, diperlukan analisis data yang berguna untuk menjawab permasalahan yang sedang diteliti. Analisis data adalah proses penelitian yang melibatkan kajian atau penelaahan terhadap hasil pengolahan data, dengan dukungan dari teori-teori yang telah diperoleh sebelumnya. Secara sederhana, analisis data dapat diartikan sebagai kegiatan yang melibatkan penelaahan, yang mencakup tantangan, kritik, dukungan, penambahan, atau komentar, serta menyimpulkan hasil penelitian berdasarkan pemikiran sendiri dengan dukungan teori yang telah ada maupun yang sudah dikuasai.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pengaturan Hukum Tentang FIR antara Negara Republik Indonesia dan Negara Singapura

Pengaturan terkait dengan FIR dalam perjanjian internasional diatur dalam Annex Konvensi Chicago 1944 yang memberikan definisi Flight Information Region sebagai "*An Airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided*". Dalam hukum nasional pengertian FIR dapat ditemukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 tahun 2016 angka 14 yaitu suatu daerah dengan dimensi tertentu dimana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*) diberikan. Fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing negara menjadi salah satu faktor oleh ICAO dalam rangka menetapkan kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan melalui FIR. Suatu negara dapat mendelegasikan pengawasan FIR tersebut kepada negara lain. Pendelegasian tersebut tidak mengurangi kedaulatan negara yang mendelegasikan.¹⁰

Penetapan pengelolaan FIR di Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura sejak tahun 1946 dilatarbelakangi pada waktu itu kedua wilayah tersebut masih masuk dalam wilayah laut bebas. Laut ini baru di klaim menjadi wilayah Indonesia sejak Deklarasi, Djuanda 1957 dan dipertegas kembali setelah disahkan Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982).¹¹

Pendelegasian FIR memang tidak berarti mengakibatkan pengurangan kedaulatan nasional namun ada beberapa implikasi yang merugikan Indonesia akibat pendelegasian tersebut. Implikasi tersebut antara lain bagi pesawat sipil maupun militer yang hendak melintas di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna harus meminta izin dari Air Traffic Control (ATC) Singapura. Dampak yang kemudian timbul salah satunya

¹⁰ Mangisi Simanjuntak, "Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Indonesia dari Singapura", *Jurnal Hukum: To-Ra Hukum Untuk Mengatur dan Melindungi Masyarakat Universitas Kristen Indonesia*, Vol. 6 No.2, Agustus 2020, hlm. 178

¹¹ Sefriani, *Op.cit*, hlm.216

akan berpengaruh terhadap pertahanan dan keamanan di ruang udara Indonesia dikarenakan Singapura menentukan zona terlarang (prohibited area) di area latihan militer Singapura yang sebenarnya berada di atas teritori Indonesia.¹²

Di dalam kesepakatan FIR dengan negara singapura seharusnya menyesuaikan dengan peraturan hukum normatif. Seperti Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 yang di mana UU tersebut bertentangan dengan Peraturan Presiden Indonesia Nomor 109, UU No. 24 Tahun 2000 menyebutkan “Pemerintah Republik Indonesia membuat perjanjian internasional dengan satu negara atau lebih, organisasi internasional, atau subjek hukum internasional lain berdasarkan kesepakatan, dan para pihak berkewajiban untuk melaksanakan perjanjian tersebut dengan iktikad baik” dalam pembuatan perjanjian internasional, Pemerintah Republik Indonesia berpedoman pada kepentingan nasional dan berdasarkan prinsip-prinsip persamaan kedudukan, saling menguntungkan, dan memperhatikan, baik hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku.

Lalu, di dalam UU No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan BAB IV tentang kedaulatan atas wilayah udara terdiri dari Pasal 5 sampai Pasal 9, dalam pasal 5 menjelaskan: “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.”

Pemerintah seharusnya menyesuaikan UU yang ada dalam di kesepakatan FIR dalam UU No. 1 tahun 2009. Seperti peraturan sebagai berikut:

- Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33
- Undang-Undang Nomor 24 tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional
- Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dan Perubahannya.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan

di dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, Republik Indonesia harus melayani sendiri Wilayah udara kedaulatannya dan Republik Indonesia tidak mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan dan harus melaksanakan perintah UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 458 bahwa, 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.

3.2 Kerugian yang Timbul Akibat Perjanjian Bilateral Mengenai Penyesuaian Batas Flight Information Region Jakarta Dengan Flight Information Region Singapura

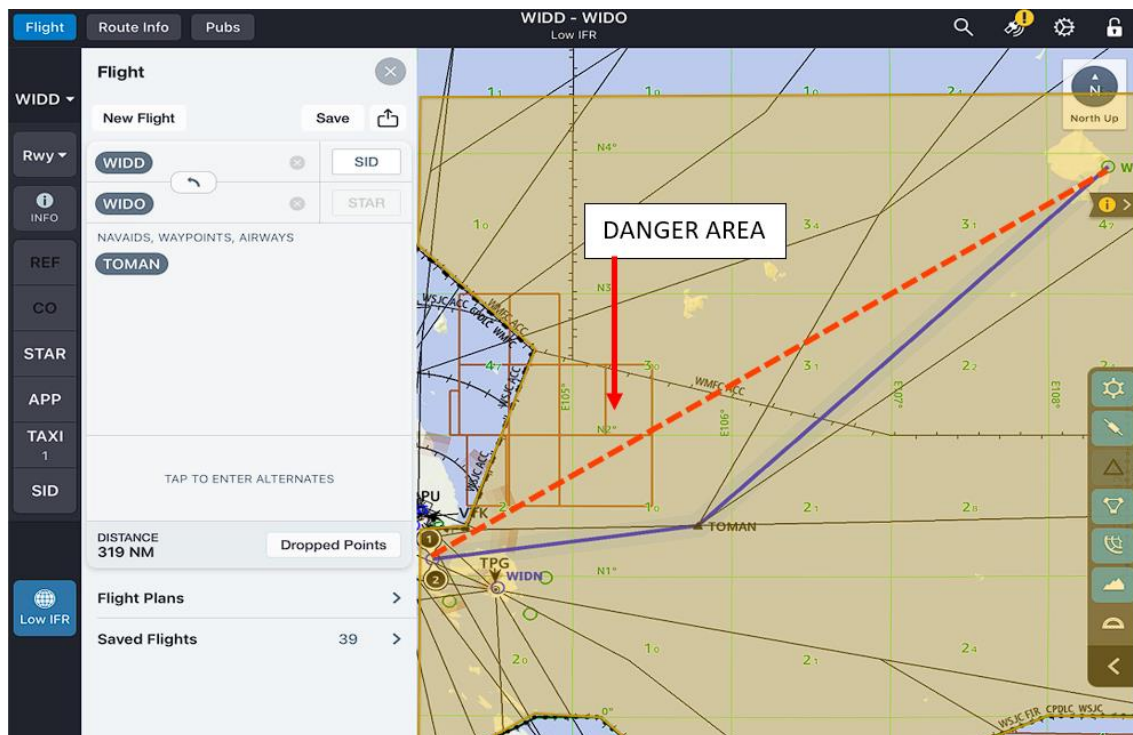
Dengan adanya perjanjian bilateral tersebut seharusnya kewenangan Singapura terbatas pada pertimbangan teknis dan operasional; dan tidak sampai melanggar kedaulatan Indonesia. Namun Singapura ternyata bertindak di luar kewenangannya

¹² Mahfud Fahrazi, “Pengelolaan Flight Information Region di Wilayah Kepulauan Riau dan Natuna”, *Jurnal Hukum :IUS Quia Iustum Universitas Islam Indonesia*, Vol.26 No.2, Mei 2019, hlm.405

karena telah menetapkan atau mempergunakan wilayah udara Indonesia tanpa izin. Jika melihat *Aeronautical Information Publication* (AIP) Singapura bahwa sebagian wilayah kedaulatan Indonesia telah ditetapkan sebagai *Danger Areas* yaitu di WSD 45 dan WSD 15 yang diperuntukkan sebagai latihan militer Singapura sampai ketinggian FL 550 tanpa izin dari Indonesia.

Normalnya penetapan *Danger Area* tanpa mengganggu kedaulatan Indonesia misalnya karena letusan gunung berapi. Bahkan jika area tersebut akan dijadikan tempat latihan militer maka tidak bisa serta-merta dengan perjanjian tersebut melainkan harus dengan perjanjian bilateral khusus mengenai latihan militer di wilayah kedaulatan Indonesia.

Gambar 1
Peta Jalur Penerbangan



Sumber: FliteDeck Pro X by Jeppesen, Update 2022

Penerbangan dari/ke bandara Hang Nadim (WIDD) ke bandara Matak (WIDO) dalam kondisi normal melalui jalur garis merah putus-putus. Namun dengan FIR dikelola oleh Singapura, Singapura menetapkan area coklat sebagai area berbahaya (*Danger Area*) sehingga semua penerbangan harus lewat poin "Toman." Jarak tempuh yang seharusnya 306 NM (nautical miles) menjadi 319 NM, atau naik 13 NM. Beban harga naik ke konsumen karena salah satu komponen penentuan tarif penerbangan oleh maskapai berdasarkan jarak tempuh.¹³

¹³ Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Pasal 2:

Kewenangan pengendali ruang udara seperti terlampir di atas juga berada di tangan Singapura sehingga apabila akan ada penerbangan dari Batam atau Tanjung Pinang ke Pulau Matak dan/atau Natuna harus menunggu 15 sampai 60 menit untuk perizinan *start engine* (menghidupkan mesin) agar bisa terbang padahal pilot dan penumpang sudah ada di pesawat. Kondisi menunggu tersebut menyebabkan menurunnya kemampuan baterai pesawat yang dapat berakibat gagal *start engine* tanpa bantuan baterai luar.

Lambatnya proses komunikasi dengan pihak Singapura dalam proses perizinan juga merugikan pada kondisi cuaca buruk, di mana kondisi cuaca buruk membutuhkan respon keputusan yang cepat agar mengurangi resiko kecelakaan penerbangan. Selama ini pesawat terkadang harus terbang melalui awan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Artinya terdapat beberapa kerugian yang dialami Indonesia, yaitu:

1. Konsumen penerbangan harus membayarkan biaya terbang tambahan.
2. Pihak penerbangan mengalami penurunan kemampuan baterai pesawat sehingga membutuhkan bantuan baterai eksternal, artinya beban biaya bertambah untuk satu kali penerbangan.
3. Meningkatnya resiko kecelakaan penerbangan pada kondisi cuaca buruk karena lambatnya proses komunikasi Singapura selain berarti juga durasi penerbangan lebih lama dibanding jika proses komunikasi yang cepat.

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. 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 sempit langkah dalam menjaga ruang udaranya, alhasil terjadilah insiden Pearl Harbor dan Sebaliknya, Inggris yang juga memiliki pertahanan udara yang kuat, merupakan satu-satunya Negara yang posisinya diserang (oleh Jerman) namun dapat memenangkan peperangan. 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

"Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dihitung berdasarkan komponen: a. **Tarif jarak**; b. Pajak; c. Iuran wajib asuransi; dan d. Biaya tuslah/tambahan (surchage)." (cetak tebal oleh penulis)

3.3 Tindakan yang dapat Dilakukan untuk Menghentikan Kerugian Negara Indonesia dan Pertanggungjawaban Atas Timbulnya Kerugian Negara Indonesia Karena Penyesuaian Batas Flight Information Flight Information Region Jakarta Dengan Flight Information Region Singapura.

Peraturan yang menyebabkan kerugian tersebut di atas adalah Peraturan Presiden¹⁴ sehingga perlu diajukan permohonan pengujian peraturan perundang-undangan terhadap 3 aturan undang-undang.¹⁵

Sehubungan produk hukum bermasalah ini adalah Peraturan Presiden, maka presiden terpilih saat ini dapat membuat Peraturan Presiden baru yang mencabut Peraturan Presiden saat ini. Bahkan Peraturan Presiden 109/2022 ini pun mencabut Keputusan Presiden 7/1996 mengenai pengesahan perjanjian bilateral yang sama, namun implikasi dan penegakan Peraturan Presiden saat ini memunculkan banyak kerugian bagi negara Indonesia. Dengan segala keistimewaan yang diperoleh negara Singapura dari Peraturan Presiden 109/2022 ini patut dicurigai bahwa presiden terpilih yang lama, Presiden Joko Widodo, mendapatkan keuntungan tertentu untuk ditukar dengan kerugian negara.

Presiden harus mengambil Tindakan Yang Dapat Dilakukan Untuk Menghentikan Kerugian Negara Indonesia dan Pertanggungjawaban Atas Timbulnya Kerugian Negara Indonesia Karena Penyesuaian Batas Flight Information Flight Information Region Jakarta Dengan *Flight Information Region* Singapura.

Di dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2002, secara umum ada beberapa hal yang harus digaris bawahi yaitu:

1. Ketidaksamaan persepsi apakah FIR ini murni kesalahan teknis, kedaulatan, atau bahkan keduanya;
2. Pendekatan rumusan perjanjian yang tidak komprehensif;
3. Lemahnya konsultasi publik (elemen-elemen dari masyarakat tidak dilibatkan);
4. Kurang persiapan atau bahkan tidak percaya diri dalam proses negosiasi;
5. Kurang memperhatikan benefit dari perjanjian, sudah sepadan atau tidak;
6. Kurang memperhatikan benefit perjanjian, sudah sepadan atau tidak;
7. Tidak seimbang nya pengakomodasian antara *prosperity* dan *national security*

¹⁴ Peraturan Presiden Republik Indonesia 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 (Agreement Between The Government of The Republic Of Indonesia and The Government of The Republic Of Singapore on The Realignment Of The Boundary Between The Jakarta Flight Information Region and The Singapore Flight Information Region)*

¹⁵ Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional, Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dan Perubahannya, serta Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dari penjelasan di atas, Indonesia mengalami kerugian. maka dari itu, harus ada tindakan agar peraturan presiden Nomor 109 tahun 2022 bisa kembali dengan koridor Pancasila, UUD 1945, dan landasan peraturan yang berlaku di Indonesia. Dengan pergantian presiden yang dilakukan pada tanggal 20 Oktober 2024 yang di mana pergantian presiden dari bapak Jokowi ke Bapak Prabowo, maka seharusnya pak Presiden yang resmi harus mengevaluasi ulang peraturan tersebut, mencabut dan menggantikan peraturan tersebut dengan peraturan yang berlandaskan kepada UUD 1945, Pancasila, dan landasan yang berdasarkan dengan peraturan yang berlaku di Indonesia agar kedaulatan udara Negara Republik Indonesia kembali ke pangkuan Ibu Pertiwi.

4. KESIMPULAN

Pengalihan pengelolaan FIR oleh negara lain tidak mengurangi kedaulatan Indonesia atas wilayah tertentu tersebut. Kerugian-kerugian yang telah nyata dialami oleh Indonesia atas penegakan Peraturan Presiden 109/2022 harus segera dihentikan dengan uji materi di Mahkamah Agung atau pengundangan Peraturan Presiden baru oleh Presiden terpilih saat ini. Pejabat pemerintah yang mengakibatkan kerugian yang dialami selama ini juga patut diduga mendapatkan keuntungan tertentu atas pengobrak-abrikan kedaulatan Indonesia secara legal oleh Singapura.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Sugeng Istanto, *Hukum Internasional*, Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2010.
Efriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Depok: Rajawali Pers, 2018.
Boer Mauna, *Hukum Internasional Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni: Bandung, 2015.
Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Depok: Rajawali Pers, 2018.
Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum* Depok: Universitas Indonesia, 1986.
Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum* Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2009.

Jurnal

- Supriyadi, A. A., R. A. G. Gultom, M. D. M. Manessa, and A. Setyanto. "Strategy for the Alignment of Singapore flight information region over Indonesian airspace." *The Open Transportation Journal* 14, no. 1 (2020).
- Indrawati, Nanda. "Peluang Dan Tantangan Penandatanganan Perjanjian Penyesuaian Flight Information Region (FIR) Antara Indonesia Dengan Singapura." *Jurnal Paradigma Hukum Pembangunan* 7, no. 2 (2022): 18-36.
- Simanjuntak, Mangisi. "Pengambilalihan Flight Information Region (FIR) Indonesia dari Singapura." *to-ra* 6, no. 2 (2020): 170-184.
- Fahrizi, Mahfud. "Pengelolaan Flight Information Region Di Wilayah Kepulauan Riau Dan Natuna." *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum* 26, no. 2 (2019): 391-409.
- Muhammad, Naufal Faiz, Atip Latipulhayat, and Garry Gumelar Pratama. "Realignment of Flight Information Region Agreement Between Indonesia and Singapore 2022: Unraveling Sovereignty and Ratification Issues for Indonesia." *Padjadjaran Jurnal Ilmu Hukum* 11: 1-25.

Peraturan Perundang-Undangan

Konvensi Chicago 1944

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dan Perubahannya

Peraturan Presiden Republik Indonesia 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 (Agreement Between The Government of The Republic Of Indonesia and The Government of The Republic Of Singapore on The Realignment Of The Boundary Between The Jakarta Flight Information Region and The Singapore Flight Information Region)*

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri