

B-14



## SEMINAR NASIONAL

**“PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN /  
*FLIGHT INFORMATION REGION (FIR)* DI RUANG  
UDARA WILAYAH NEGARA BERDAULAT”**

Bagian Hukum Internasional  
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

Semarang : 11 Maret 2015



**KEDAULATAN WILAYAH UDARA:  
SUDAHKAH KITA MENEGAKKANNYA ?**  
(Telaah kasus posisi FIR kepulauan Riau dan Natuna)

Oleh :  
Agus Pramono

SEMINAR NASIONAL  
FAKULTAS HUKUM UNDIP BEKERJASAMA  
DENGAN  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI  
Semarang, 11 Maret 2015

**KEDAULATAN WILAYAH UDARA:  
SUDAHKAH KITA MENEGAKKANNYA ?**  
(Telaah kasus posisi FIR kepulauan Riau dan Natuna)

Oleh: Agus Pramono<sup>1</sup>

**I. PENDAHULUAN**

Pada hakikatnya wilayah kedaulatan Negara meliputi ruang udara di atas wilayah Negara yang bersangkutan. Dalam suatu dalil hukum Romawi dikenal ungkapan "*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum ad inferos*". Dalil tersebut mengandung pengertian bahwa barang siapa memiliki sebidang tanah, maka berarti pula memiliki segala sesuatu yang berada di atas permukaan tanah tersebut sampai dengan ke langit dan segala sesuatu yang berada di dalam tanah.

Sebelum abad 19, perhatian negara terhadap wilayah ini praktis belum ada sama sekali. Namun setelah berhasil ditemukan pesawat terbang oleh Wright bersaudara, ruang udara karenanya mulai diperhitungkan dalam masyarakat internasional. Pada waktu itu banyak pula penerbang bangsa Jerman melakukan penerbangan dengan balon-balon untuk kemudian dengan bebas mendarat di Perancis tanpa adanya hambatan-hambatan apapun dari pihak Perancis. Meskipun pada tahun 1908 pihak Perancis mulai mempersoalkan segala bentuk penerbangan tersebut, namun sekalipun setiap kali penerbang-penerbang Jerman (kebanyakan perwira-perwira Angkatan Darat) memasuki ruang udara di atas Perancis dan kemudian mendarat, mereka selalu diterima dengan baik oleh pejabat-pejabat Perancis. (Huala Adolf, 2011:137)

Pada prinsipnya, fungsi dan pelaksanaan kedaulatan dilaksanakan di dalam wilayah Negara tersebut. Semua orang, benda yang berada atau

---

<sup>1</sup> Dosen Pengampu Mata Kuliah Hukum Udara & Ruang Angkasa, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

peristiwa hukum yang terjadi di suatu wilayah pada hakikatnya tunduk kepada kedaulatan dari Negara yang memiliki wilayah tersebut.

Kedaulatan berarti kekuasaan tertinggi dan bersifat monopoli dengan dikenal sebagai "Supreme Power" yang hanya dimiliki oleh Negara. Prinsip yang lahir dari pengertian kedaulatan teritorial tersebut menegaskan bahwa Negara tersebut harus mampu melaksanakan kekuasaan yang penuh atau eksklusif atas wilayahnya. Konvensi Chicago 1944 yang mengatur penerbangan sipil, dalam article 1 menegaskan bahwa "*The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*" (Setiap Negara berdaulat mempunyai kedaulatan utuh dan penuh atau ruang udara di atas wilayahnya. Lebih lanjut dalam Hukum nasional Indonesia sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 2 menegaskan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah Republik Indonesia. Oleh karena itu tatanan ruang udara nasional sangat proporsional sepanjang mampu ditetapkan dalam kerangka mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal. Hal tersebut untuk menjamin keselamatan penerbangan dengan mendasarkan pada peraturan nasional dan Regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation organization = ICAO*) permasalahan mendasar dalam telaah berikut menyangkut Singapura yang sejak tahun 1946 sampai hari ini masih mengendalikan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Natuna.

## II. TEORI KEDAULATAN DI UDARA

Perkembangan konsep kedaulatan negara di ruang udara sampai masa di sekitar tahun 1929 mengalami tiga tahap perkembangan (Priyatna Abdurrasyid, 2003:52), yakni :

*Pertama*, Tahap disekitar tahun 1910. Tahap Konferensi Internasional mengenai Navigasi di ruang udara pada tahun 1910 di Paris,

Perancis (*"The International Conference on Air Navigation of Paris in 1910"*).

*Kedua*, Tahap Konferensi Perdamaian Versailles-Perancis pada tahun 1919 (*"The Versailles Peace Conference in 1919"*).

*Ketiga*, Tahap Konferensi Komisi Internasional mengenai Navigasi di ruang udara (*"International Commission For Aerial Navigation"* dan biasa disebut I.C.A.N) di Paris, Perancis pada tahun 1929.

Grotius, seorang ahli Hukum Internasional pada tahun 1609 telah mengajukan sebuah risalah di mana ia menyatakan suatu pendirian yang mendapat tantangan keras dari kebanyakan ahli-ahli hukum lainnya, yakni ia mengatakan bahwa lautan itu merupakan benda milik bersama (*"common property"*) karena *sifat* dan *kondisi* lautan itu sendiri yang mengakibatkan keadaan itu (Priyatna Abdurrasyid, 2003:229). Selanjutnya ditegaskan :

*"The same may be said of the air as common property except that no one can use or enjoy it without at the same time using the ground over which it passes or rest"*

Memperhatikan hal tersebut mengandung pemahaman bahwa agar benda yang bergerak bisa dikuasai secara fisik dan tidak dapat bergerak dapat dilindungi dan dikuasai. Untuk aspek di luar hal tersebut tidak terbuka kemungkinan adanya benda yang dapat dijadikan objek pemilikan, sebagai contoh seperti air yang selalu bergerak dan tidak menetap.

Terdapat sejumlah ahli hukum yang berseberangan pemikirannya seperti ahli hukum berkebangsaan Inggris John Selden. Ia mengemukakan bahwa lautan itu dapat menjadi pemilikan sesuatu negara, pendapat mana jelas menentang pendirian Grotius yang menganut kebebasan lautan.(Priyatna Abdurrasyid,2003:69)

Sebagaimana dinyatakan Martono, bahwa dengan timbulnya masalah penerbangan di sekitar tahun 1918 di mana Inggris secara sepihak menyatakan mempunyai hak secara mutlak mengenai bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer. Tindakan sepihak

tersebut diikuti oleh Perancis, Jerman, Austria, Hongaria, Rusia sampai berakhirnya Perang Dunia Pertama (1914 – 1918). (Martono, 2002: 28)

Dalam laporan (*“Committee on Aviation of the International Law Association pada tahun 1913”*) kita jumpai sebagai salah satu masalah yang pokok adalah soal “pemilikan ruang udara (*“airspace”*). Beberapa kelompok dapat diketengahkan (Priyatna Abdurrasyid, 2003: 54), yakni :

- 1) Mereka yang berpendapat bahwa udara karena sifatnya itu bebas (*“by its nature is free”*). Para penganutnya dapat dikelompokkan sebagai penganut teori udara bebas (*“The Air Freedom Theory”*).
- 2) Mereka yang berpendapat bahwa berpendapat bahwa negara itu berdaulat terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya (*The Air Sovereignty Theory*) = tidak bebas

Pendirian yang pertama tadi kemudian mengelompokkan diri dalam :

- (1). Kebebasan ruang udara tanpa batas;
- (2). Kebebasan ruang udara yang dilekati beberapa hak-hak khusus negara kolong (*“subjacent state = negara bawah*);
- (3). Kebebasan ruang udara, tetapi diadakan semacam wilayah territorial/zone territorial di daerah mana hak-hak tertentu negara kolong dapat dilaksanakan

### III. PEMBAHASAN

#### 1. Umum

Konvensi Chicago 1944 tidak secara tegas mengatur kedaulatan udara di atas laut territorial. Dalam hal demikian untuk menentukan kedaulatan udara di atas laut territorial, mengikuti ketentuan hukum laut internasional sebagaimana dicantumkan dalam Konvensi Jenewa 1958 atau Pasal 2 ayat 2 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 yang menyatakan: *The Sovereignty extends to the airspace over the territory as well as to its bed and subsoil*. Menurut Pasal 3 Konvensi PBB tentang Hukum Laut

kedaulatan di atas laut teritorial termasuk Indonesia, mempunyai kedaulatan atas ruang udara di atas laut teritorial selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal (*base lines*).

Dewasa ini masih ada berbagai negara yang menuntut lebar laut teritorial ke arah laut lepas. Terdapat cukup banyak negara menuntut lebar laut dari 3 mil sampai 200 mil ke arah laut lepas seperti Inggris menuntut 3 mil, negara-negara skandinavia 4 mil, Spanyol 6 mil Amerika Serikat 12 mil dan ada yang menuntut 200 mil laut. Tuntutan perluasan lebar laut teritorial demikian dapat dimengerti karena adanya tuntutan negara pantai terhadap Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) untuk memperoleh hak berdaulat atas sumber daya hayati maupun non hayati, apalagi dengan adanya praktek sepihak yang dikenal sebagai *Air Defence Identification Zone* (ADIZ) yang kemudian diikuti oleh Canada dengan konsep *Canadian Air Defence Identification Zone* (CADIZ).

## **2. Kasus Posisi Kepulauan Riau dan Natuna**

Dalam dunia penerbangan di samping wilayah udara berdasarkan kedaulatan (*sovereignty*) juga dikenal wilayah penerbangan untuk keperluan operasi penerbangan. Wilayah penerbangan di Indonesia terdiri antara lain *Flight Information Region* (FIR) dan, *Upper Information Region* (UIR). Wilayah kedaulatan udara berdasarkan pertimbangan keamanan nasional (*national security*) sedangkan wilayah penerbangan berdasarkan pertimbangan keselamatan (*safety consideration*) yang disepakati secara internasional dalam *Air Navigation Plan*, dalam hal ini Indonesia juga ikut menentukan. Oleh karena itu, sering kali dapat terjadi bahwa wilayah kedaulatan udara tidak otomatis sama dengan wilayah penerbangan.

Dalam pengertian yang umum, *FIR* adalah suatu ruang udara yang ditetapkan dimensinya dan di dalamnya terdapat *Flight Information Service* dan *Alerting Service*. *Flight Information Service* adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. Sedangkan *Alerting*

*Service* adalah pelayanan yang diberikan kepada organisasi yang berkaitan dengan pesawat udara/penerbangan yang membutuhkan pertolongan dan membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pencarian dan pertolongan.

*Air Traffic Control* (ATC) atau Pengontrol Lalu Lintas Udara (PLLU) adalah personel yang bertugas mengoperasikan sistem kontrol lalu lintas udara untuk mengatur dan menjaga keselamatan dan ketertiban arus lalu lintas udara serta membantu mencegah terjadinya tabrakan di udara. Dalam tugasnya, petugas *ATC* menerapkan aturan separasi dan ketinggian untuk menjaga jarak pesawat yang satu dengan pesawat lainnya pada semua jenis pesawat agar tercipta keamanan dan efisien melalui sektor dan ketinggian di udara yang telah ditentukan. Instruksi yang diberikan oleh *ATC* adalah berdasar kepada *Flight Information Publication* (*FLIP*) yang dapat dilihat pada semua bandara (*aerodrome*). (Makalah Kongres Kedirgantaraan Nasional II di Jakarta tanggal 22-23 Desember 2003 termuat dalam, Yuwono Agung Nugroho: 4)

*ATC Clearance* adalah persetujuan dari pengatur lalu lintas udara (*ATC*) dalam wilayah udara yang harus didapatkan oleh pesawat udara yang sebelum memasuki wilayah udara pada masing-masing rute dan ketinggian. Untuk pesawat yang terbang melalui rute dalam *FIR* Singapura termasuk pesawat dari Indonesia harus mendapatkan *ATC Clearance* dari pengatur lalu lintas penerbangan Singapura. Dengan demikian pesawat udara sipil dan pesawat udara negara (termasuk pesawat udara militer) milik Indonesia apabila melewati rute dalam *FIR* Singapura harus mendapatkan *ATC Clearance* dari *ATC* Singapura.

Oleh sebab itu, berdasarkan pembagian *FIR* sesuai dengan ketentuan *ICAO* dan *agreement* yang dibuat antara pemerintah Indonesia dan Singapura, maka pengaturan keselamatan penerbangannya dilakukan oleh *ATC* Singapura. Kewenangan yang dimiliki oleh *ATC* Singapura menyebabkan segala aktifitas penerbangan yang berada di *FIR* Singapura

harus berada di bawah otoritas Singapura, termasuk juga pesawat udara sipil dan pesawat udara negara yang berasal dari Indonesia.

Dasar hukum *Flight Information Region* terdapat dalam Pasal 28 Konvensi Chicago 1944 dan *Annex 11* Konvensi Chicago 1944, yang menyatakan, “*undertakes, so far as it may find practicable, to 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*”.

Indonesia dapat mendelegasikan pemanduan lalu lintas udara tersebut kepada Singapura. Hal tersebut sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 262 ayat (1) huruf (a) dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pendelegasian tersebut tidak mengurangi kedaulatan negara Republik Indonesia. Dalam hal Indonesia telah mampu, maka pendelegasian tersebut dapat diambil kembali oleh Indonesia. Apabila suatu negara belum mampu untuk mengontrol ruang udaranya seperti yang pernah dialami Vietnam di awal kemerdekaan, *ATC* di *FIR* pada wilayah udaranya diambil alih oleh negara Thailand. Dengan kasus yang sama dengan Indonesia, Vietnam saat ini sudah mengambil alih *ATC* pada *FIR* yang semula didelegasikan kepada Thailand, yang diminta pada saat *Regional Air Navigation (RAN) Meeting* di Bangkok.

Patut dicatat, bahwa Amerika Serikat tidak mengikuti hak negara pantai untuk menerapkan *FIR* terhadap pesawat militer asing yang melaksanakan penerbangan di ruang udara internasional atau yang memasuki wilayah udara negara lainnya. Pesawat militer Amerika yang bermaksud memasuki wilayah udara negara lain, tidak perlu mengidentifikasi diri atau tidak tunduk terhadap kewajiban-kewajiban yang berlaku dalam prosedur *FIR* yang ditentukan oleh khusus antara Amerika dengan negara tersebut. Cara yang dilakukan oleh Amerika diikuti oleh Australia yang tidak mewajibkan pesawat udara militer melaporkan pengelola *FIR*. Pesawat militer Australia yang terbang di kepulauan

Cristmas yang masuk *FIR* Jakarta tidak pernah melaporkan kegiatan penerbangannya ke Indonesia, kecuali bila akan memasuki wilayah Indonesia (Yuwono Nugroho, hal 104-105).

Selain pendelegasian *FIR* kepada Singapura, Indonesia juga memberikan hak komunikasi di laut dan udara kepada Malaysia yang menghubungkan Malaysia Barat dengan Malaysia Timur. Dasar yang digunakan Malaysia adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 1983, tentang pengesahan perjanjian antara Republik Indonesia dan Malaysia tentang Rezim Hukum negara Nusantara dan hak-hak Malaysia di laut territorial dan perairan Nusantara serta Ruang Udara di atas territorial, perairan Nusantara dan wilayah Republik Indonesia yang terletak di antara Malaysia Timur dan Malaysia Barat. Pada prinsipnya yakni Indonesia memberikan hak komunikasi kepada Malaysia di wilayah laut territorial dan wilayah udara antara Malaysia Timur dan Barat yang merupakan kawasan yang masuk *FIR* Singapura.

Untuk itu masing-masing Negara menetapkan daerah tanggungjawab masing-masing yang disebut dengan *Flight Information Region* (*FIR*) dan *Upper Flight Information Region* (*IUR*). Penentuan atau pembagian *FIR* dan *IUR* termasuk pendelegasian pengelolaan *FIR* diputuskan dalam pertemuan *Regional Air Navigation* atau *RAN Meeting*, yang dihadiri oleh Negara-negara anggota ICAO dan *stakeholders* di kawasan regional tertentu. Dalam hal kawasan Asia Pasifik (*ASPAC*) pembagian *FIR* di kawasan ini diatur oleh perwakilan ICAO di Bangkok yang menyelenggarakan *RAN Meeting*. Kesepakatan yang dicapai dalam suatu *RAN Meeting* bisa ditinjau kembali dalam jangka waktu 10 tahun sekali.

Sejak tahun 2005 Pemerintah RI telah menetapkan 2 *FIR* di wilayah RI yaitu *FIR* Jakarta dan *FIR* Ujungpandang. Meskipun wilayah udara di Laut Cina Selatan merupakan wilayah yang merupakan kedaulatan RI namun pengelolaan atau pelayanan navigasi penerbangan di ruang udara di atas kepulauan Riau dan Kepulauan Natuna (Sektor A, B dan C) masih dilakukan oleh Singapura yang meneruskan kegiatan yang dalam masa

penjajahan dilakukan oleh Inggris. Pengelolaan tersebut berdasarkan mandat yang pernah diberikan oleh ICAO pada tahun 1946 dan ditetapkan kembali pada sidang ASPAC RAN I di Honolulu tahun 1973 dan Sidang ASPAC RAN II di Singapura tahun 1983.

Pada tahun 1973 Singapura mendelegasikan pengelolaan FIR di sektor B sampai ketinggian 20.000 kaki kepada Malaysia. FIR di sektor C dikelola oleh Singapura dan Malaysia. Pendelegasian ini disetujui dalam Sidang ASPAC RAN I tahun 1973.

Pada sidang ASPAC-RAN III di Bangkok tahun 1993 Pemerintah RI menyampaikan *working paper* mengenai *Realignment of Indonesian FIR*. Penataan ini didasarkan pada perubahan bahwa wilayah RI setelah berlakunya Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982). Singapura membuat *counter proposal* terhadap usul Indonesia ini dengan alasan bahwa batas wilayah RI yang diajukan tidak sesuai dengan batas wilayah RI yang telah disampaikan untuk disimpan kepada Sekjen PBB. ICAO kemudian meminta Pemerintah RI dan Pemerintah Singapura mengadakan perundingan untuk mencantumkan batas FIR kedua Negara. Hasil perundingan kedua negara adalah disepakatinya *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Singapore on the realignment of the Boundary Between the Singapore Flight Information region and the Jakarta Flight Information, region* yang ditandatangani di Singapura pada tanggal 21 September 1995 (Persetujuan FIR RI-Singapura 1995).

Beberapa hal pokok yang terdapat dalam perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1995 dan diperkuat oleh Keputusan Presiden No. 07/1996 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* adalah:

- a. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor A kepada Singapura dari permukaan laut sampai ketinggian 37.000 *feet*.
- b. Indonesia mendelegasikan tanggung jawab pemberian pelayanan navigasi penerbangan di wilayah sektor B kepada Singapura dari permukaan laut sampai dengan ketinggian tak terhingga (*unlimited height*).
- c. Sektor C tidak termasuk di dalam perjanjian

Atas nama Indonesia, Singapura memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Rans Charges* di wilayah udara yurisdiksi Indonesia pada Sektor A, selanjutnya diserahkan ke pemerintah Indonesia, sedangkan Sektor B dan C tanpa *Rans Charges* karena masih merupakan permasalahan Indonesia dan Pemerintah Malaysia.

Beberapa implikasi atas pendelegasian wilayah udara kepulauan Riau dan Natuna kepada FIR Singapura dapat disampaikan (Jurnal Universitas Pertahanan, 2010: 64) sebagai berikut:

**Pertama**, implikasi dibidang politik, sebagai negara terbesar di Asia Tenggara, seharusnya Indonesia memegang peran penting dalam pengaturan navigasi penerbangan, akan tetapi yang terjadi malah sebaliknya, Indonesia malah belum bisa berdaulat penuh di dalam wilayahnya sendiri. Permasalahan pengelolaan FIR Kepulauan Natuna belum selesai telah muncul masalah baru terkait dengan pelaksanaan ASEAN *Open Sky Policy* mulai tahun 2015. Persoalan bertambah kompleks karena Singapura dan Thailand sudah menyatakan siap untuk menjadi pusat control wilayah udara ASEAN. Seharusnya sebagai, negara terbesar di ASEAN, kontrol wilayah regional harus dikendalikan oleh Indonesia. Terbentuknya ASEAN *Open Sky* itu sebenarnya tidak tepat yang terjadi adalah Indonesia *Open Sky*, karena jika dibandingkan dengan negara ASEAN yang lain, wilayah Indonesia jauh lebih luas dan sangat strategis untuk dieksploitasi. Dapat dikatakan pula bahwa yang menjadi tujuan dibuatnya ASEAN *Open SKY* adalah untuk membebaskan wilayah udara Indonesia bukan wilayah

ASEAN. Dalam hal ini ASEAN *Open Sky* pada akhirnya akan diberlakukan, pusat ATFM harus berada di tangan Indonesia, bukan di Singapura ataupun Thailand demi menjaga harga diri bangsa sebagai negara terbesar di ASEAN.

**Kedua,** Implikasi dibidang Ekonomi. Perjanjian Penyelarasan Ulang Garis Batas tahun 1995 yang menjadi dasar hukum pendelegasian ini, Pasa 16 mengatur bahwa Pemerintah Singapura atas nama Pemerintah Indonesia akan memungut jasa pelayanan navigasi penerbangan atau *Route Atr Navigation Service (RANS) Charges* atas penerbangan sipil di wilayah udara yang didelegasikan kepada Singapura, khususnya pada sektor A yang merupakan salahsatu jalur transportasi paling sibuk di dunia. *RANS Charges* tersebut termasuk dalam Penerimaan negara Bukan Pajak (PNBP). PNBP merupakan pungutan atas pemanfaatan kekayaan yang dimiliki negara atau pemanfaatan fasilitas/layananyang diberikan/disediakan oleh negara. Salah satu pungutan yang memanfaatkan kekayaan yang dimiliki negara Indonesia bersumber dari jasa penerbangan yang diperoleh dari sector A. *RANS Charge* ini termasuk dalam PNBP jenis Kementerian Perhubungan Berdasarkan pendelegasian tersebut, dengan dasar *Minute Of Discussion* antara Indonesia dan Singapura tahun 1999, sejak April 1999 Pemerintah Singapura melalui *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)* memungut jasa pelayanan penerbangan dari sector A yang kemudian disetorkan kepada PT.(Persero) Angkasara II dan dibukukan sebagai penerimaan jasa kebandar udaraan. Masalah yang timbul dari *RANS Charge* ini adalah berdasarkan audit yang dilakukan oleh Tim Optimalisasi Penerimaan negara (TOPN) pada tahun 2000-2004, *Internal Control* atas *RANS Charge* yang dusetor CAAS diperkirakan masih kurang memadai. Setoran *RANS Charge* untuk periode 1999-2004 yang diterima oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2005 sebesar USD5,578,473.52 tidak dapat diketahui rinciannya oleh pihak Kemenhub maupun TOPN, sedangkan untuk periode berikutnya yakni

sejak setoran tersebut dialihkan ke Pemerintah (Kemenhub) tahun 2004, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DitjenHubud) tidak dapat melakukan verifikasi maupun rekonsiliasi data sehingga kelayakan jumlah PNBPN Penerimaan Jasa Pelayanan dari sector A tersebut diragukan.

**Ketiga,** Implikasi dalam bidang pertahanan keamanan negara. Dalam strategi penggunaan kekuatan udara, maka pengendalian atau control terhadap ruang udara sangat mutlak diperlukan untuk member keleluasaan pada suatu tindakan ofensif. Selain itu juga akan memberikan kemudahan untuk pergerakan kekuatan di darat dan pergerakan di laut. Karakteristik keunggulan kekuatan udara seperti berupa resiko dari penguasaan ATC adalah sangat besar karena ancaman yang dihadapi ada didepan mata. Hal ini semakin bertambah karena berbatasan dengan negara tetangga yang mempunyai kemampuan militer cukup baik. Dengan keterbatasan wilayah Darat, laut dan sekaligus udara, maka ATC tersebut kesempatan dan keleluasaan kepada Singapura untuk melakukan tindakan illegal seperti kegiatan intelijen, pemotretan udara dan melatih para penerbangnya melaksanakan latihan/*training* di wilayah udara Indonesia. Bila keadaan ini terus berlanjut maka bila terjadi konflik terbuka maka akan dapat dijadikan strategi operasi udara dan akan menjadi suatu ancaman karena Singapura akan memanfaatkan karakteristik keunggulan kekuatan udara berupa kecepatan dan pendudukan.

#### IV. Simpulan

Memperhatikan uraian tersebut di atas, dapat disampaikan simpulan, sebagai berikut :

1. FIR pada prinsipnya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan hakekat kedaulatan wilayah udara dalam masing-masing negara.
2. Pengelolaan FIR yang merupakan bagian kedaulatan wilayah udara NKRI di atas kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura memiliki dasar legalitas.

## V. Rekomendasi

1. Dengan kemampuan sumber daya yang dimiliki Indonesia pada posisi sekarang ini dan perlunya penegakan kedaulatan nasional di atas teritorial NKRI, maka Pemerintah RI agar segera mengambil langkah-langkah Diplomatik secara lebih proaktif dalam rangka untuk melakukan perubahan perjanjian 1995 untuk mengambilalih pengelolaan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.  
Dengan demikian pada gilirannya dapat diwujudkan "*Single Air Traffic Provider*" yang mampu mengendalikan semua wilayah Indonesia dalam suatu kendali FIR.
2. Pemerintah Indonesia kerjasama DPR dengan utuh menaruh perhatian secara serius mengalokasikan anggaran dalam pengadaan pembangunan sarana navigasi penerbangan yang memadai sejalan dengan ketentuan dan perkembangan teknologi penerbangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Huala Adolf, 2011, Aspek-aspek negara Dalam Hukum Internasional, Jakarta Raja Grafindo.
- Martono, 2012, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Priyatna Abdurrasyid, 2003, Kedaulatan negara dan Ruang udara, Jakarta, Fakultas bekerjasama dengan Badan Arbitrasi Nasional Indonesia.
- Yuwono Agung Nugroho, 2003, Makalah Konggres Kedirgantaraan Nasional II Jurnal Universitas Pertahanan, 2010
- Konvensi Chicago, 1944
- UNCLOS, 1982
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan