ISSN: 2656-5420

AILJ | ALSA INDONESIA LAW JOURNAL

Volume 4 Nomor 2, Januari 2023

Hukum Udara dan Ruang Angkasa

Aileen Griselda Petrolud Aritonang, Marsya Iffah Erisar Raib, dan Nicholas Kevin Yolianto
(ALSA LC Unpad)
Urgensi Kedaulatan Ruang Udara Indonesia dalam Perjanjian Flight Information Region Jakarta-Singapura

Muh. Fadly Muthalib
(ALSA LC Unhas)
Tanggung Jawab Negara Peluncur terhadap Lingkungan Akibat Sampah Antariksa (Space Debris) yang Jatuh ke Bumi

Khrisna Bagus Nugroho, Nadia Dwi Amalia, dan Ummu Kaidah Mutmainnah
(ALSA LC Unsri)
Implikasi Pengesahan Perjanjian Flight Information Region (FIR) Singapura-Indonesia 2022

Elsa Az-Zahra
(ALSA LC Unsri)
Tinjauan Yuridis dalam Pelanggaran Udara Secara Tak Terjadwal oleh Pesawat Ethiopian Airlines bagi Kedaulatan Wilayah Indonesia

ALSA NATIONAL CHAPTER INDONESIA

ISSN 2656-5420

ALSA
NATIONAL CHAPTER
INDONESIA

ALSA INDONESIA LAW JOURNAL

Volume 4, Nomor 2, Januari 2023

INFO JURNAL

ALSA Indonesia Law Journal adalah jurnal ilmiah yang diterbitkan secara berkala oleh Asian Law Students' Association *National Chapter* Indonesia sebanyak 2 (dua) kali setahun yang telah diterbitkan sejak tahun 2019. Tujuan dari ALSA Indonesia Law Journal adalah:

- Mewadahi anggota ALSA Indonesia dalam menghasilkan produk penulisan hukum yang berkualitas melalui publikasi karya ilmiah mengenai berbagai isu hukum di tingkat nasional dan internasional untuk mengembangkan dunia hukum;
- Menjadi sarana penghubung antar berbagai elemen komunitas hukum, baik antara anggota dan alumni ALSA Indonesia, maupun dengan pihak lain guna memajukan hukum Indonesia; dan
- Menunjukkan visibilitas ALSA Indonesia sebagai organisasi keilmuan hukum kepada masyarakat luas melalui publikasi produk penulisan hukum berbasis kajian dan riset.

ALAMAT REDAKSI

Sekretariat ALSA Indonesia Law Journal

Jl. Prof. Mr. Djokosoetono, Pondok Cina, Beji

Depok, Jawa Barat 16324

Indonesia

E-mail : contact@alsaindonesia.org

Website : www.alsaindonesia.org

DEWAN REDAKSI

Naufal Faiz Muhammad

Vice President of Academic Activities and Training

ALSA *National Chapter* Indonesia

MITRA BESTARI

- **Ridha Adita Nugraha, S.H. LL.M.**
  - Program Studi Hukum Bisnis Internasional, Universitas Prasetiya Mulya, Tangerang
- **Yaries Mahardika Saputro, S.H., LL.M.**
  - Fakultas Hukum, Universitas Surabaya, Surabaya
- **Taufik Rachmat Nugraha, S.H., M.H.**
  - Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran, Bandung
- **Garry Gumelar Pratama, S.H., M.H.**
  - Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran, Bandung
- **Dr. Kadarudin, S.H., M.H.**
  - Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar
- **Ricky Saputra, S.H., M.H.**
  - Fakultas Hukum, Universitas Sriwijaya, Palembang

EDITORIAL

Pasal 25A UUD NRI Tahun 1945 menegaskan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang bercirikan Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Lebih lanjut dalam Undang-undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dijelaskan bahwa wilayah negara Indonesia tidak hanya meliputi wilayah daratan dan perairan semata, tetapi juga ruang udara di atasnya yang batasnya dengan ruang angkasa ditetapkan mengikuti perkembangan hukum internasional. Pengaturan ini menunjukkan betapa pentingnya peran hukum nasional dan internasional dalam menentukan kedaulatan sebuah negara, termasuk kedaulatan ruang udara.

Akan tetapi, perkembangan terkini menunjukkan adanya potensi ancaman terhadap kedaulatan udara Indonesia, salah satunya setelah ditandatanganinya perjanjian penyesuaian batas (*Realignment*) dari *Flight Information Region* (FIR) antara Indonesia dan Singapura pada tahun 2022 yang kemudian disahkan melalui Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Walaupun perjanjian ini dimaksudkan untuk mengambil alih ruang udara di atas wilayah Kepulauan Riau dan Kepulauan Natuna, tetapi usaha ini belum sepenuhnya berhasil karena terdapat ruang udara tertentu yang penguasaannya masih didelegasikan kepada Singapura. Ancaman terhadap kedaulatan udara di Indonesia juga kerap kali terjadi akibat adanya pelanggaran batas wilayah udara oleh penerbangan asing yang tidak terjadwal (*non-scheduled flight)*, sebagai contoh kasus melintasnya Pesawat *Ethiopian Airlines* ETH3728 di langit Batam yang mengharuskan adanya tindakan yang diambil oleh Tentara Nasional Nasional (TNI) untuk mengamankan wilayah negara.

Permasalahan bahkan juga muncul akibat tindakan yang dilakukan melampaui wilayah udara, yaitu di luar angkasa. Semakin maraknya kegiatan luar angkasa yang dilakukan oleh negara-negara tidak jarang berpotensi menyebabkan munculnya sampah antariksa (*space debris*) yang berisiko jatuh ke bumi dan menimbulkan kerugian, bukan hanya terhadap sejumlah negara yang tertimpa sampah antariksa tersebut tetapi juga terhadap lingkungan sekitar. Oleh karena itu, dibutuhkan kajian lebih lanjut terhadap hukum udara dan ruang angkasa guna menjawab berbagai macam persoalan hukum yang kerap terjadi di wilayah udara dan ruang angkasa.

Selamat membaca!

Dewan Redaksi

DAFTAR ISI **ISSN 2656-5420**

Urgensi Kedaulatan Ruang Udara Indonesia dalam Perjanjian *Flight Information Region* Jakarta-Singapura **1-24**

Tanggung Jawab Negara Peluncur terhadap Lingkungan Akibat Sampah Antariksa (*Space Debris*) yang Jatuh ke Bumi **25-39**

Implikasi Pengesahan Perjanjian *Flight Information Region* (FIR) Singapura-Indonesia 2022 **40-62**

Tinjauan Yuridis dalam Pelanggaran Udara Secara Tak Terjadwal oleh Pesawat *Ethiopian Airlines* bagi Kedaulatan Wilayah Indonesia **63-75**

URGENSI KEDAULATAN RUANG UDARA INDONESIA DALAM PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION* JAKARTA-SINGAPURA

Aileen Griselda Petrolud Aritonang, Marsya Iffah Erisar Raib, dan Nicholas Kevin Yolianto

Universitas Padjadjaran

ABSTRAK

Pemerintah Indonesia memiliki kewajiban untuk menjaga wilayah yang terdapat atas yurisdiksinya, termasuk wilayah udaranya. Sayangnya, kenyataan menunjukkan bahwa kedaulatan udara indonesia terancam dengan adanya pendelegasian *Flight information Region* (FIR) kepada Singapura. Meskipun Indonesia dan Singapura telah membentuk Perjanjian *Realignment* FIR yang kemudian disahkan dalam Peraturan Presiden No. 109 Tahun 2022, nyatanya Indonesia belum sepenuhnya menguasai kedaulatan di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Melalui penelitian kualitatif yang menyertakan permasalahan dan analisis, masih ditemukan urgensi bagi pemerintah Indonesia untuk mengambil alih sepenuhnya FIR dari Singapura karena menimbulkan kerugian dalam aspek kedaulatan dan penegakan hukum. Selain itu, perjanjian *realignment* FIR juga tidak sesuai dengan amanat yang terdapat pada Pasal 458 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Dengan ini, pemerintah Indonesia perlu melakukan negosiasi ulang dengan Singapura yang diiringi juga dengan aspek kesiapan melalui peningkatan layanan navigasi udara.

Kata Kunci: *Flight Information Region* (FIR), Indonesia, Kedaulatan Udara, Singapura

ABSTRACT

The Indonesian government has an obligation to protect the territory under its jurisdiction, including its airspace. Unfortunately, the reality shows that Indonesia's air sovereignty is threatened by the delegation of the Flight Information Region (FIR) to Singapore. Although Indonesia and Singapore have formed an FIR Realignment Agreement which was later ratified in Presidential Regulation No. 109 of 2022, Indonesia has not fully controled sovereignty over the Riau and Natuna Islands. Through qualitative research that includes problems and analysis, there is still an urgency for the Indonesian government to fully take over the FIR from Singapore because it causes losses in terms of sovereignty and law enforcement. Furthermore, the FIR realignment agreement is also not in accordance with the mandate contained in Article 458 of Law No. 1 of 2009. In conclusion, the Indonesian government need to renegotiate with Singapore along with aspects of readiness through improving its air navigation services.

Keywords: *Flight Information Region (FIR), Indonesia, Air Sovereignty, Singapore*

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pada dasarnya, kedaulatan merupakan aspek penting yang berperan sebagai basis hukum yang menghubungkan dua sistem hukum domestik dan internasional.[1] Kedaulatan dalam hal ini memiliki kaitan yang erat dengan teritori atau wilayah sebagai fundamental negara dalam melaksanakan yurisdiksi hukumnya di atas sebuah wilayah.[2] Kedaulatan wilayah Indonesia secara fundamental terbagi menjadi tiga bagian sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara Indonesia, yakni wilayah darat, wilayah laut, dan wilayah udara.

Kedaulatan wilayah udara suatu negara pada dasarnya dapat direpresentasikan oleh wilayah yang tercakup terhadap *Flight Information Region* (FIR) yang dimiliki. Pengertian FIR sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu di mana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*) diberikan.[3] Sedangkan, menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944, FIR merupakan sebuah rangkaian yang mengklasifikasikan ruang udara di dunia dan membagi fungsinya secara praktis menjadi *air traffic control*, *flight information services*, dan *alerting services*.[4] Ketiga fungsi tersebut kemudian diakomodir ke dalam suatu layanan udara bernama *air traffic services* yang berfungsi untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara, menjaga lalu lintas udara, memberikan saran atau informasi agar penerbangan tetap aman dan efisien, serta memberikan kabar pada pihak berwenang apabila terdapat pesawat terbang yang memerlukan pertolongan.[5]

---

[1] Sigit Riyanto, 'Kedaulatan Negara Dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer' (2012) 1 Yustisia.[8].

[2] I Gede Wahyu Wicaksana, 'Kedaulatan Teritorial Negara: Kepentingan Material dan Nilai Simbolik', [2016] 2 Masyarakat, Kebudayaan dan Politik.[108].

[3] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)

[4] International Civil Aviation Organization Air Traffic Services Planning Manual First (Provisional) Edition-1984, Doc 9426-AN/924, para. 1.4.2.

[5] Anak Agung Bagus Ngurah Agung Surya Putra, 'Yurisdiksi Indonesia Mengambil Alih Pelayanan Ruang Udara (Flight Information Region) di Wilayah Udara Kepulauan Natuna' (2017) 5 Kertha Negara.[6].

Apabila mengacu kepada sejarah pasca kemerdekaan, negara Indonesia sendiri pada awalnya memegang kendali atas empat FIR, yakni FIR Jakarta, Bali, Ujung Pandang, dan Biak.[6] Namun berdasarkan *Supplement Aeronautical Information Publication* (AIP) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. 02/05 tanggal 14 April 2005, ruang udara Indonesia dibagi menjadi dua FIR, yakni FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang terhitung mulai tanggal 12 Mei 2005. Hal ini dilatarbelakangi oleh upaya Indonesia dalam membagi FIR agar lebih terpusat sehingga dapat mempermudah koordinasi dan mengurangi dampak kerawanan pelayanan navigasi penerbangan. Akan tetapi, nyatanya terdapat sebagian wilayah di Indonesia yang masih diatur oleh FIR dari negara Singapura. Wilayah tersebut adalah FIR dengan wilayah sebesar 249.575 km² yang meliputi Riau, Tanjung Pinang, dan Natuna yang diintegrasikan ke dalam FIR Singapura. Secara fundamental, pendelegasian pengaturan FIR kepada negara Singapura terjadi karena beberapa faktor yang mendasar, diantaranya adalah latar belakang historis.

Pada mulanya, negara-negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) menunjuk Inggris untuk melakukan pengelolaan terhadap FIR tersebut pada tahun 1946.[7] Saat itu, wilayah perairan dan sekitar Natuna masih merupakan bagian dari laut bebas dan belum termasuk ke dalam wilayah Indonesia, sehingga negara Indonesia tidak masuk pertimbangan karena dipandang bukan pihak yang memiliki kepentingan atas wilayah perairan dan kepulauan Natuna. Hal ini dikarenakan Indonesia masih berstatus sebagai negara yang baru memperoleh kemerdekaannya pada tahun 1945 dan belum memiliki batas-batas wilayah negara yang jelas dengan negara tetangga. Ditambah lagi, Indonesia belum menjadi negara peserta Konvensi Chicago 1944 dan baru tergabung menjadi anggota ICAO pada tahun 1950. Sehingga, negara Singapura diberikan mandat oleh Inggris untuk mengatur FIR tersebut sejak awal kemerdekaannya. Lebih lanjut, hal ini juga dilakukan atas dasar pertimbangan bahwa Indonesia belum memiliki kemampuan yang mumpuni dalam teknologi pengaturan *air traffic control*.[8]

---

[6] Endang Dwi Agustini, 'Pemanfaatan Ruang Udara Ditinjau Dari Reorganisasi FIR (Flight Information Region) Yang Pelayanan Navigasi Penerbangan Didelegasikan Kepada Republik Indonesia Oleh ICAO)' 24 Jurnal Warta Perhubungan.[537-538].

[7] Maulidya Tiarayu Putri, 'Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', (2019) 3 Justisia Jurnal Hukum.[120-121].

[8] *Ibid.*, [129-135].

Meskipun demikian, seiring dengan berjalannya waktu, pemerintah Indonesia semakin menyadari akan pentingnya pengambilalihan FIR sebagai langkah dalam memperoleh kedaulatan udara Indonesia secara penuh. Hal ini dicerminkan oleh keikutsertaan pemerintah Indonesia pada pertemuan *Regional Aviation Navigation* (RAN) kedua yang diadakan oleh ICAO pada tahun 1983 di Singapura. Berbeda dengan pertemuan sebelumnya, pada pertemuan kedua forum tersebut pemerintah Indonesia berusaha untuk memperoleh kembali pengelolaan FIR atas ruang udaranya terutama pada wilayah Kepulauan Natuna. Namun, permintaan tersebut ditolak dengan alasan yang sama, yakni adanya anggapan bahwa Indonesia belum memiliki kemampuan yang memadai untuk mengoperasikan FIR tersebut.[9] Tidak sampai situ saja, Indonesia kembali menyatakan keinginannya pada pertemuan RAN untuk ketiga kalinya pada tahun 1983 di Bangkok, tetapi hasil forum yang disepakati tetap tidak sesuai yang diharapkan. Salah satu penyebabnya ialah kurangnya partisipasi dari perwakilan Indonesia itu sendiri yang hanya dihadiri oleh pejabat operasional saja, sedangkan dari pihak Singapura menghadirkan ragam pejabat negaranya mulai dari Sekjen Kementerian Perhubungan, Jaksa Agung, sampai dengan Penasihat Hukum Laut Internasional. Meskipun demikian, forum akhirnya sepakat untuk memperbolehkan Indonesia dengan Singapura menyelesaikan permasalahan tersebut secara bilateral.[10]

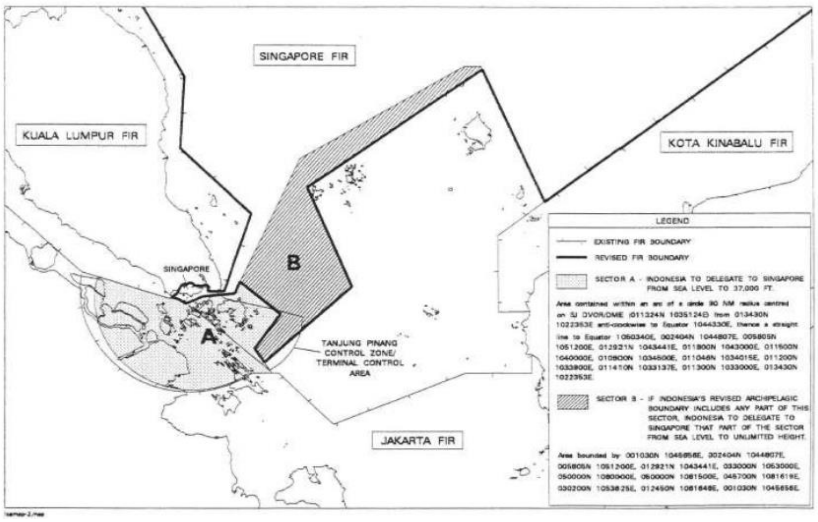
Sejak pertemuan tersebut, Indonesia dengan Singapura turut melakukan pertemuan secara berkala untuk menemukan solusi dari kondisi tersebut. Hingga pada akhirnya, tepat pada tanggal 21 September 1995, kedua pihak membentuk perjanjian yang berjudul "*Agreement Between the Government of the Republic of 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*". Dalam perjanjian tersebut, Indonesia dengan Singapura sepakat untuk membagi wilayah FIR khususnya di atas Kepulauan Natuna ke dalam tiga bagian. Pertama, wilayah bagian A yang didelegasikan oleh Indonesia kepada Singapura dengan rentang permukaan laut hingga ketinggian mencapai 37.000 kaki. Sebagai imbalan, Singapura memberlakukan biaya atas

[9] Ramadhita Lestari, 'Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura', (2016) 1 JOM FISIP.[3].
[10] *Ibid*.

jasa pelayanan navigasi penerbangan atau (*RANS Charge*) yang kemudian diberikan kepada Indonesia. Selanjutnya, wilayah bagian B yang didelegasikan secara penuh kepada Singapura mulai dari permukaan laut hingga batas ketinggian tak terhingga. Terakhir, wilayah bagian C yang tidak masuk substansi daripada pertemuan tersebut.[11] Meskipun demikian, seiring berjalannya waktu perjanjian tersebut menimbulkan polemik dengan Malaysia karena berkaitan erat dengan perbatasan negaranya.[12]

Gambar 1

Peta Pengelolaan sektor A, B, C, dalam perjanjian FIR Indonesia dengan Singapura



Sumber: *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*

Seiring perkembangan zaman, penerbangan udara yang dimiliki oleh negara Indonesia juga telah berkembang pesat. Hal ini dibuktikan dengan dibentuknya Air Navigation Indonesia (AirNav Indonesia) pada tahun 2012 sebagai bentuk implementasi atas saran ICAO guna memperoleh standar internasional dalam pelayanan navigasi

[11] *Ibid.*[4].
[12] Amad Sudiro, 'State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore)', (2020) 478 Atlantis Press.[728].

penerbangan.[13] Selain itu, pemerintah Indonesia juga telah berupaya dalam meningkatkan kualitas teknologi navigasi udara guna menjamin keselamatan penerbangan.[14] Hal ini membuat pendelegasian FIR kepada Singapura menjadi sudah tidak relevan dan tidak diperlukan lagi. Pasalnya, ruang udara yang dimaksud merupakan bagian dari kedaulatan udara Indonesia yang seharusnya dikelola oleh negara Indonesia sendiri.

Diambil alihnya sebagian kontrol atas layanan udara Indonesia ke dalam FIR Singapura tentu membawa kerugian yang serius bagi Indonesia, mulai dari aspek perekonomian hingga kedaulatan. Kondisi tersebut memberikan dampak terhadap hak negara Singapura untuk mengetahui dan mengatur segala bentuk penerbangan yang dilakukan di atas ruang udara Indonesia tersebut. Dengan ini, seluruh penerbangan komersial yang berada di atas ruang udara harus mengantongi izin dari negara Singapura. Selain itu, Singapura juga dapat dengan mudah mengetahui semua kegiatan militer udara yang dilakukan oleh Indonesia di atas ruang udara tersebut.[15] Fakta-fakta tersebut menjadi gambaran yang menyedihkan bagi kedaulatan udara Indonesia serta alasan mendasar bagi pemerintah untuk segera mengambil langkah yang dibutuhkan untuk mengambil alih kembali FIR yang berada di atas kedaulatan ruang udara Indonesia. Urgensi tersebut juga dapat terlihat dengan jelas dalam Pasal 458 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut **"UU Penerbangan"**) yang 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*."

Hal ini dapat diartikan sebagai amanat bagi pemerintah Indonesia untuk dapat menyelesaikan permasalahan FIR dengan Singapura paling lambat 2024 secara sepenuhnya.

Amanat tersebut sudah menjadi perbincangan yang sangat hangat dalam kurun waktu satu dekade terakhir. Hal ini semakin terlihat jelas dengan instruksi Presiden Indonesia,

---

[13] Feri Wirsamulia, '*Comercialization of Airnav Indonesia as Air Navigation Provider: Is it beneficial?*', (2020) 27 Jurnal Media Hukum.[136].
[14] *Ibid*.[69].
[15] Eco Silalahi, 'Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', (2015) 2 JOM Fakultas Hukum.[2-3].

Joko Widodo pada tahun 2015 kepada Menteri Perhubungan untuk segera mengambil alih FIR dalam jangka waktu tiga hingga empat tahun.[16] Meskipun begitu, nyatanya titik terang penyelesaian permasalahan FIR baru terlihat setelah tujuh tahun sejak instruksi tersebut, yakni pada 25 Januari 2022. Saat itu, negara Indonesia dengan Singapura berhasil membuat kesepakatan berupa beberapa produk perjanjian bilateral, salah satunya adalah Perjanjian *Realignment* FIR atau Penyesuaian Area Layanan Navigasi Penerbangan antara Indonesia dengan Singapura (selanjutnya disebut dengan "perjanjian *Realignment* FIR"). Dalam kesepakatan tersebut, Singapura telah menyetujui untuk menyerahkan sebagian wilayah FIR Singapura sebesar 249.575 km² untuk diintegrasikan ke dalam FIR Jakarta. Hal ini menandai bertambahnya ruang udara yang merupakan kedaulatan negara Indonesia dalam FIR Jakarta dan berakhirnya *status quo* ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna sejak tahun 1995. Meskipun langkah tersebut sempat menjadi pemberitaan positif oleh media pers dan mendapatkan apresiasi dari masyarakat luas, pada dasarnya kesepakatan ini membawa beberapa persoalan yang cukup fatal.[17] Berdasarkan substansi perjanjian FIR yang dikutip dari Salinan Naskah Resmi Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 (selanjutnya disebut dengan **"Perpres FIR"**), terdapat dua poin inti yang bermasalah dalam perjanjian *Realignment* FIR:

a. Pelayanan jasa penerbangan pada ketinggian 0-37.000 kaki didelegasikan kepada otoritas penerbangan Singapura
b. Kesepakatan penyesuaian FIR dinyatakan berlaku selama 25 tahun dan dapat diperpanjang atas kesepakatan kedua negara

Kedua poin tersebut merupakan suatu bagian yang sangat disayangkan banyak pihak, terutama penggiat hukum udara. Pasalnya, salah satu tujuan utama yang menjadi amanat konstitusi Pasal 458 UU Penerbangan untuk mengambil alih sebagian FIR Singapura adalah agar negara Indonesia dapat sepenuhnya berdaulat dan mengatur secara mandiri ruang udara yang merupakan bagian dari kedaulatan wilayahnya. Dengan adanya kesepakatan tersebut, Indonesia secara otomatis tidak berhak untuk mengatur wilayah

[16] Mega Putra Jaya, 'Instruksi Jokowi: Segera Ambil Alih Ruang Udara RI yang Dikuasai Singapura', (detikNews, 2015) news.detik.com/berita/d-3013345/instruksi-jokowi-segera-ambil-alih-ruang-udara-ri-yang-dikuasai-singapura, accessed 30 September 2022.
[17] tvONEnews, 'Keren! Indonesia Berhasil Ambil Alih FIR dari Singapura' [Video], (tvONEnews, 2022) www.youtube.com/watch?v=RwMtxxQcDeY accessed 30 September 2022.

udaranya sendiri dari ketinggian 0-37.000 kaki. Selain itu, jangka waktu kesepakatan juga menimbulkan kesan terhadap pemerintah Indonesia yang kurang memikirkan aspek kedaulatan saat penyusunan perjanjian *Realignment* FIR.

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Bagaimana implikasi perjanjian FIR terhadap kedaulatan udara di negara Indonesia berdasarkan hukum internasional dan hukum nasional?

1.2.2 Apa langkah yang dapat ditempuh bagi pemerintah untuk menegakkan kedaulatan udara di negara Indonesia?

1.3 Dasar Hukum

1.3.1 Keputusan Presiden 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*

1.3.2 Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional Tahun 1944

1.3.3 Konvensi Wina tentang Hukum Perjanjian 1969

1.3.4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)

1.3.5 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

1.3.6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

1.3.7 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

II. Analisis

2.1 Implikasi Perjanjian *Realignment* FIR Terhadap Kedaulatan Udara di Negara Indonesia Berdasarkan Hukum Internasional

Pada hakikatnya, terdapat dua teori mengenai kepemilikan ruang udara, yaitu *the air freedom theory* dan *the air sovereignty theory*.[18] *The air freedom theory* menyatakan bahwa konsep udara secara naturnya adalah bebas (*by its nature is free*).[19] Teori ini mengelompokkan ruang udara sebagai kebebasan ruang udara tanpa batas, kedaulatan udara dengan beberapa hak khusus negara kolong, dan kebebasan ruang udara dengan wilayah teritorial di mana hak-hak negara kolong dapat dilaksanakan.[20] Sementara itu, *the air sovereignty theory* menyatakan bahwa udara sebagai elemen yang tidak bebas dan negara memiliki kedaulatan atas ruang udara di atas wilayah negaranya.[21] Teori ini juga mengelompokkan kedaulatan udara sebagai negara kolong berdaulat penuh hanya terhadap ruang udara pada suatu ketinggian tertentu, negara kolong berdaulat penuh dengan pembatasan hak lintas damai bagi navigasi pesawat udara asing, dan negara kolong berdaulat penuh tanpa batas.[22]

Pada perkembangannya, kedaulatan atas ruang udara sudah menjadi suatu isu bagi negara. Kondisi ini dibuktikan dengan eksistensi Konvensi Chicago 1944 sebagai salah satu acuan sumber hukum internasional utama yang mengatur tentang sistem ruang udara dan hubungannya dengan kedaulatan negara. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 sendiri secara mendasar memiliki bunyi berikut:

"*The contracting states recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*"

Dengan demikian, negara Indonesia sebagai subjek hukum internasional seharusnya dapat berdaulat penuh atas seluruh ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya.[23] Kondisi ini membawa pada keadaan bahwa permasalahan pengaturan FIR yang belum

---

[18] M. Nasir Usman S.Si.T., Optimalisasi Pengelolaan Lalu Lintas Udara Nasional Di Wilayah Udara Kepulauan Riau Dan Natuna Guna Peningkatan Keamanan Nasional Dalam Rangka Keutuhan NKRI (Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia).[24-26].
[19] *Ibid.*
[20] *Ibid.*
[21] *Ibid.*
[22] *Ibid.*
[23] Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 'Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia', (2009) 6 Jurnal Hukum Internasional.[503].

kunjung menemukan titik terang sejak kemerdekaan Indonesia memiliki urgensi yang sangat penting untuk diselesaikan.

Gagalnya perjanjian FIR tahun 1995 yang tidak memberikan kepastian hukum juga melatarbelakangi urgensi bagi pemerintah Indonesia untuk kembali melakukan pembenahan instrumen keamanan udara dan negosiasi ulang dengan pemerintah Singapura. Selang 27 tahun sejak perjanjian FIR dengan Singapura tersebut berlaku, pemerintah Indonesia dan pemerintah Singapura kembali melakukan negosiasi dan menyepakati perjanjian *Realignment FIR* yang ditandatangani pada tanggal 25 Januari 2022. Berbeda dengan kesepakatan sebelumnya, dapat dilihat bahwa wilayah udara berkedaulatan Indonesia yang masih dikuasai oleh Singapura dibagi ke dalam dua sektor, yakni Sektor A dan Sektor B. Lebih lanjut, menurut peta yang tertera dalam salinan naskah resmi perjanjian, Sektor B sekarang telah mencakup Sektor C yang sebelumnya belum disinggung dalam kesepakatan tahun 1995. Dalam kesepakatan kali ini, negara Singapura menyetujui untuk memotong sebagian FIR negaranya dan memasukkan wilayah sebesar 249.575 km² tersebut ke dalam FIR Jakarta. Namun, secara disayangkan, pemerintah Indonesia nyatanya tetap mendelegasikan sebagian FIR Jakarta tersebut (Sektor A dan Sektor B) dalam batas ketinggian 0-37.000 kaki kepada Singapura.

Berdasarkan fakta perjanjian terbaru ini, perbedaan penyesuaian FIR tahun 2022 dengan kesepakatan FIR tahun 1995 terletak pada pemindahan Sektor A dan Sektor B dari FIR Singapura kepada FIR Jakarta. Selain itu, terdapat kesepakatan pendelegasian oleh pemerintah Indonesia kepada pemerintah Singapura terhadap FIR tersebut dari ketinggian 0-37.000 kaki. Apabila dianalisis lebih dalam, dapat disimpulkan bahwa perjanjian *Realignment* FIR tidak memberikan dampak signifikan terhadap perkembangan kedaulatan udara Indonesia. Meskipun Sektor A dan Sektor B telah termuat ke dalam FIR Jakarta, nyatanya kesepakatan pendelegasian tetap membuat negara Singapura dapat memegang hak kendali atas sebagian FIR Jakarta.

Secara fundamental, tindakan pemerintah Indonesia dalam mendelegasikan sebagian FIR Jakarta kepada Singapura bukan merupakan suatu hal yang dapat sepenuhnya dipersalahkan menurut hukum internasional. Berdasarkan Chapter 2.1 Annex 11 ICAO, pendelegasian FIR kepada negara lain berdasarkan perjanjian merupakan hal yang lumrah

dan didasarkan atas kepentingan efisiensi, keamanan, dan keselamatan penerbangan.[24] Hal ini pula yang menjadi dasar bahwa pendelegasian FIR dipandang tidak mengurangi kedaulatan suatu negara sebagaimana telah diatur dalam Pasal 1 Konvensi Chicago.[25] Lebih lanjut, pendelegasian FIR kepada negara lain dianggap tidak mengurangi kedaulatan suatu negara adalah dikarenakan FIR merupakan dimensi ruang udara yang berisikan layanan informasi penerbangan. Hal ini tentu tidak memiliki kaitan dengan kapabilitas suatu negara dalam menerapkan hukumnya pada wilayah tersebut.

Namun begitu, di sisi lain, pendelegasian sebagian FIR Jakarta kepada Singapura telah menjadi bukti nyata bahwa pemerintah Indonesia masih mengalami krisis kemandirian dalam mengatur perangkat penerbangan yang berada di wilayah yurisdiksinya. Kondisi ini tentunya sangat bertentangan dengan konsepsi kedaulatan secara nasional dimana pemerintah memiliki wewenang dan tanggung jawab atas pengaturan ruang udara untuk kepentingan pertahanan dan keamanan, serta keselamatan penerbangan.[26] Di sisi lain, masih terdapat beberapa kebijakan umum dalam pendelegasian FIR yang telah terbukti menyulitkan pemerintah Indonesia namun kembali tertuang dalam perjanjian *Realignment* FIR. Kebijakan yang dimaksud ini adalah *first come first serve* yang apabila ditinjau dari sejarah perjanjian FIR 1995 dapat menghambat upaya penegakan hukum terhadap penerbangan-penerbangan yang masuk daftar hitam.[27] Hal ini tentunya juga menjadi bukti terdapat degradasi terhadap kedaulatan udara Indonesia meskipun secara tidak langsung. Meskipun dapat dipahami bahwa konsepsi kedaulatan yang absolut tersebut sangat sulit untuk diterapkan dalam perspektif hukum internasional.[28] Tentunya, pemerintah Indonesia tetap perlu mengutamakan perspektif kepentingan kedaulatan nasional diatas hubungan baik antar negara dalam merancang suatu perjanjian bilateral sejenis pendelegasian FIR.

---

[24] Air Traffic Services, Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Chapter 2.1.1.

[25] Ridha Aditya Nugraha, 'FIR dan Hubungan RI-Singapura', (Kompas.id, 2022) https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura accessed 11 Desember 2022.

[26] Nurley Darwis, 'Politik Hukum Memanfaatkan Wilayah Udara Untuk Kepentingan Penerbangan Di Wilayah Kedaulatan NKRI', (2015) 6 Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara.[6].

[27] Yaris Mahardika Putro, 'Quo vadis, FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna?', (The Jakarta Post, 2022).

[28] Op.cit., [728].

Pada dasarnya, sudah terdapat beberapa langkah yang telah dilakukan baik oleh pemerintah Indonesia maupun Singapura, contohnya adalah "*Framework of Discussio*ˆ" antara Menteri Koordinator Keamanan Nasional Singapura dengan Menteri Koordinator Kemaritiman Indonesia tanggal 12 September 2019. Salah satu poin dari forum diskusi tersebut adalah pernyataan bahwa negara Singapura telah mengakui dan menghormati sepenuhnya kedaulatan Indonesia atas wilayahnya, termasuk diantaranya kedaulatan udara.[29] Berdasarkan kondisi tersebut, tentu sangat memungkinkan bagi pemerintah Indonesia untuk dapat lebih menekan pemerintah Singapura dalam memperjuangkan kedaulatan udara negara Indonesia secara maksimal.

Perjanjian *Realignment* FIR merupakan bukti nyata kekurangan pada kemampuan pemerintah Indonesia dalam proses negosiasi dengan pihak pemerintah Singapura. Meskipun berdasarkan hukum internasional, tindakan pendelegasian FIR tidak menimbulkan degradasi pada kedaulatan suatu negara. Pemerintah Indonesia tetap perlu menyadari bahwa pendelegasian FIR bukan hanya berhubungan dengan kedaulatan teritorial saja, melainkan juga pengertian kedaulatan lainnya, seperti kemampuan negara untuk mengatur dan mengoperasikan seluruh sistem, serta kemudahan untuk menegakkan hukum terhadap segala hal yang berada di atas wilayah yurisdiksinya. Pemerintah Indonesia juga dinilai perlu lebih cerdik lagi dan melakukan *best effort* dalam memanfaatkan momentum dalam setiap kesempatan negosiasi yang ada. Beberapa kesempatan seperti pernyataan sikap negara Singapura yang menghormati kedaulatan Indonesia secara sepenuhnya seharusnya justru dapat menjadi potensi besar bagi negara Indonesia untuk lebih menekan Singapura guna mendapatkan hak kedaulatan dalam perjanjian *Realignment* FIR tanpa harus menyertakan kesepakatan pendelegasian.

2.2 Implikasi Perjanjian *Realignment* FIR Terhadap Kedaulatan Udara di Negara Indonesia Berdasarkan Hukum Nasional

Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan atas wilayah udara, pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab dalam pengaturan ruang udara untuk kepentingan

[29] Atip Latipulhayat, 'Persetujuan Indonesia-Singapura Penyesuaian Batas FIR Jakarta dan Singapura' [Presentasi PowerPoint] (2022) https://drive.google.com/drive/folders/1dcT5TG8YY19C8v25guRPnW4Xek-kwPLS accessed 4 October 2022.

penerbangan, perekonomian nasional, serta pertahanan dan keamanan negara. Negara Indonesia seharusnya berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udaranya, sebagaimana yang tercantum pada Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Namun, pada kenyataannya, Indonesia masih belum berdaulat secara penuh terhadap wilayah udaranya. Hal ini dibuktikan dengan perjanjian FIR antara Indonesia dan Singapura, yang mana Indonesia masih mendelegasikan sebagian ruang udara sektor A dan B (sekitar Kepulauan Riau dan Natuna) mulai dengan batas ketinggian 0-37.000 kaki kepada Singapura. Pendelegasian ruang udara ini mempertegas fakta bahwa Indonesia masih belum bisa mengelola dan mempertahankan kedaulatan wilayah udaranya.

Sifat kedaulatan udara yang utuh dan penuh berbeda dengan sifat kedaulatan negara pada laut teritorial. Hal ini dikarenakan ruang udara tidak memiliki hak lintas damai *(innocent passage)* yaitu hak pihak asing untuk melintasi atau melayarkan kapalnya melalui perairan laut teritorial sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional dan peraturan perundang-undangan Negara Pantai. Berdasarkan prinsip ini, pesawat udara yang terbang melintasi wilayah udara negara lain harus memperoleh izin terlebih dahulu kepada negara yang bersangkutan. Disahkannya perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura menunjukkan bahwa sebagian kedaulatan udara Indonesia masih dicampuri oleh pemerintahan Singapura. Hal ini menimbulkan kerugian yang signifikan terhadap pelaksanaan kedaulatan yang utuh dan penuh, terlebih dalam aspek ekonomi serta pertahanan dan keamanan negara.

Sebagaimana yang tercantum pada Pasal 2 Perjanjian *Realignment* FIR, Indonesia mendelegasikan sektor A dan sektor B mulai dari ketinggian 0-37.000 kaki, di mana ketinggian tersebut merupakan tempat mayoritas pesawat komersial berlalu lalang. Dengan hal ini, mayoritas pesawat komersial yang masuk ke ketinggian tersebut akan dikuasai oleh Singapura. Berdasarkan sampel data yang dipeoleh melalui *platform* FlightRadar24, penerbangan di atas 37.000 dapat dikatakan sepi.[30] Mayoritas pesawat yang melintasi ketinggian itu bukan merupakan pesawat yang hendak mendarat,

[30] Kumparan News, 'Benarkah Tak Ada Penerbangan di Atas 37 Ribu Kaki di FIR Kepri-Natuna?' https://kumparan.com/kumparannews/benarkah-tak-ada-penerbangan-di-atas-37-ribu-kaki-di-fir-kepri-natuna-1xOCy0JUZLy/4 accessed on December 11, 2022.

melainkan dalam keadaan terbang dari satu tempat ke lainnya.[31] Kondisi tersebut tentu merugikan Indonesia dalam aspek ekonomi, karena Singapura akan mendapat keuntungan dari *Route Air Navigation Services* (RANS) *Charge* dari penerbangan pihak-pihak yang melintas, sementara Indonesia hanya akan mendapat sebagian kecil profit dari RANS *Charge* tersebut.[32] Ditambah lagi, apabila pesawat Indonesia ingin memasuki wilayah udara pada zona FIR, mereka diwajibkan untuk memperoleh izin dari *Air Traffic Control* (ATC) Singapura terlebih dahulu.

Di sisi lain, Singapura memiliki hak dan legalitas untuk memasuki dan melintasi wilayah FIR Indonesia, cukup hanya dengan izin ATC Singapura.[33] Poin pendelegasian sebagian FIR Jakarta (Sektor A dan Sektor B) kepada Singapura membuat keseluruhan perjanjian *Realignment* FIR ini tampak tidak mengutamakan aspek kedaulatan udara, melainkan hanya mempertimbangkan aspek ekonomis. Argumentasi ini dibuktikan dari beberapa narasi pemangku kebijakan pemerintah Indonesia yang cenderung memfokuskan perjanjian *Realignment* FIR dengan potensi peningkatan jumlah Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Contohnya adalah pendapat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, Novie Riyanto, yang menyatakan bahwa Indonesia berpeluang memperoleh keuntungan sebesar 250 miliar rupiah per tahun dari biaya pelayanan yang akan masuk ke Indonesia.[34] Situasi ini menjadi suatu hal yang sangat ironis bagi negara Indonesia. Padahal, pemerintah Indonesia seharusnya dapat menyadari bahwa aspek kedaulatan negara merupakan satu unsur yang jauh lebih penting daripada aspek perekonomian yang dikemas dalam perjanjian bilateral dengan negara lain. Atas kesepakatan pendelegasian ini, negara Indonesia sangat jelas telah mengalami kerugian dalam aspek militer udara.

Selain kerugian pada aspek ekonomi, pendelegasian navigasi penerbangan kepada Singapura ini sempat menimbulkan kerugian dalam aspek kedaulatan. Pada tahun

---

[31] *Ibid.*

[32] Soni Waluya Lugiantara, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018), [6-7].

[33] Alwafi Ridho Subarkah, 'Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (FIR) Dari Singapura' (2019) 3 Jurnal Asia Pacific Studies.

[34] Arief Rahman Hakim, 'Indonesia Dapat Untung Rp250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura', (Liputan6, 2022) https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura accessed 8 October 2022.

2008, Komando Sektor Ibukota Negara (Kosekhanudnas) mencatat bahwa pasukan militer Singapura sudah 18 kali melanggar batas wilayah Indonesia. Mereka mengadakan pelatihan militer di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna tanpa meminta izin dari pemerintah Indonesia karena FIR di wilayah tersebut berada di bawah kontrol Singapura.[35] Selain itu, pelanggaran yang serupa kembali berulang pada tahun 2011, yaitu meningkat sebanyak 21 kali kasus pelanggaran.[36] Kasus tersebut semakin membuktikan bahwa pendelegasian navigasi penerbangan ini merupakan suatu hal yang sangat rawan, karena tidak menutup kemungkinan bahwa Singapura akan berlaku sewenang-wenang terhadap kedaulatan udara Indonesia yang dikuasainya. Terlebih, kondisi ini berdampak pada tertutupnya kesempatan bagi TNI Angkatan Udara Indonesia untuk dapat melaksanakan latihan pesawat militer di atas sebagian area FIR Jakarta.[37] Pasalnya, latihan udara militer tentu seharusnya merupakan suatu bagian dari rahasia negara yang tidak perlu diketahui oleh negara lain sepanjang dilakukan di atas kedaulatan negara sendiri. Sama halnya dengan pesawat komersial, pesawat militer TNI Angkatan Udara yang akan melakukan latihan militer dan patroli keamanan juga harus meminta izin ATC Singapura.

Permasalahan lain terletak pada Pasal 458 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa pelayanan navigasi penerbangan Indonesia yang didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian tertentu, sudah harus dievaluasi oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak UU Penerbangan ini berlaku. Di dalam pasal ini tidak disebutkan persyaratan yang mengikat bahwa pemerintah harus mengambil alih secara penuh pendelegasian navigasi penerbangan tersebut. Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Indonesia, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk

[35] Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, Surryanto Djoko Waluyo, 'Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di WIlayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna' (2021) 7 Jurnal Peperangan Asimetris.
[36] *Ibid.*
[37] Soni Waluya Lugiantara, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018).

kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara.[38]

Kemudian, pada pasal yang sama disebutkan bahwa Indonesia menargetkan pendelegasian navigasi penerbangan harus dievaluasi paling lambat 15 tahun sejak 2009 (berlakunya UU Penerbangan). Apabila mengacu pada Pasal 458, terhitung 15 tahun dari tahun 2009, seharusnya Indonesia sudah memegang hak atas FIR yang telah didelegasikan kepada Singapura sebelum tahun 2024. Hal ini terasa tidak sesuai dengan Pasal 7 perjanjian *Realignment* FIR yang disahkan pada tahun 2022, di mana memuat bahwa perjanjian *Realignment* FIR berlaku selama 25 tahun sejak pemberlakuannya dan akan diperpanjang dengan persetujuan bersama apabila kedua belah pihak merasakan manfaat untuk melakukannya.

Kesepakatan pendelegasian selama 25 tahun menggambarkan ironisnya pemerintah Indonesia yang menjadikan kedaulatan udara Indonesia menjadi alat komersialisasi yang dikemas dalam hubungan bilateral dengan negara lain. Indonesia harus menunggu selama 25 tahun dari sekarang (atau akan dapat terlaksana pada tahun 2047) apabila ingin menghentikan atau memperbarui perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura. Berdasarkan hal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa sikap pemerintah Indonesia dalam mengambil alih FIR Singapura adalah melepaskan aspek kedaulatan sebagai basis hukum, sehingga amanat dari Pasal 458 dapat dipastikan gagal terlaksana.

Selama berpuluh-puluh tahun ke belakang, pemerintah Indonesia aktif berjuang untuk mengambil alih FIR Indonesia-Singapura. Setelah disahkannya perjanjian *Realignment* FIR Jakarta-Singapura melalui perjanjian FIR bulan September silam, pemerintah pun ramai mengglorifikasikan pernyataan bahwa Indonesia telah berhasil ‘mengembalikan’ kedaulatan ruang udara yang sempat didelegasikan kepada Singapura, walaupun dalam kenyataannya, belum ada perubahan dan perkembangan yang sangat signifikan dari perjanjian FIR pada tahun 1995. Menurut Dirjen Perhubungan Udara, Novie Riyanto, perjanjian *Realignment* FIR ini menitikberatkan kepada aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, agar tidak terjadi fragmentasi atau gangguan

[38] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1).

frekuensi yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.[39] Menanggapi hal tersebut, seharusnya pemerintah Indonesia dapat menyeimbangan aspek kedaulatan udara dan aspek keamanan serta keselamatan penerbangan saat proses negosiasi, mengingat tiga hal tersebut merupakan hal yang fundamental apabila berbicara tentang penerbangan. Terlebih, jangka waktu pendelegasian pada ketinggian 0-37.000 kaki selama 25 tahun dapat dinilai sebagai aksi tidak terpuji pemerintah Indonesia yang menjadikan aspek kedaulatan udara sebagai alat komersialisasi bagi kerjasama dan hubungan baik antarnegara.

2.3 Langkah yang Dapat Ditempuh Bagi Pemerintah Untuk Menegakkan Kedaulatan Udara di Negara Indonesia

Sesuai dengan namanya, perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura pada dasarnya merupakan bentuk penyesuaian daripada perjanjian sebelumnya. Dalam hal ini, ditandatanganinya perjanjian tersebut menandakan mulai berlakunya perjanjian dan wajib dihormati serta dijalankan oleh para pihak terkait termasuk Indonesia. Sayangnya, kenyataan menunjukkan bahwasanya perjanjian *Realignment* FIR belum mengakomodir kebutuhan Indonesia secara utuh, yakni penguasaan penuh atas kedaulatan wilayah udaranya. Sesuai dengan pemaparan pada bagian sebelumnya, perjanjian *Realignment* FIR tetap meliputi pendelegasian kepada Singapura yang menunjukkan bahwa Indonesia masih dalam posisi merugi dalam aspek kedaulatan udara. Meskipun pemerintah berdalih bahwa terdapat banyak negara yang melakukan pendelegasian serupa dengan mengacu pada ketentuan Annex 11 Konvensi Chicago 1944, tetapi hal demikian tidak dapat dijadikan alasan bagi pemerintah Indonesia untuk menunda pengambilalihan FIR dari tangan Singapura. Ditambah lagi dengan adanya ketentuan pada Pasal 7 Perjanjian *Realignment* FIR yang memuat jangka waktu perjanjian yakni selama 25 tahun sejak perjanjian ditandatangani yang semakin memperkuat argumentasi bahwa pemerintah Indonesia terjebak dalam situasi merugi untuk waktu yang cukup panjang.

---

[39] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 'Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia 'https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia accessed December 11 2022.

Diratifikasinya perjanjian *Realignment* FIR ke dalam Perpres FIR tidak serta-merta menyebabkan pemerintah Indonesia dapat melakukan uji materi *(judicial review)* atas Perpres tersebut. Hal ini dapat ditinjau dari terjadinya peristiwa terdahulu yang serupa yakni pengajuan *judicial review* atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Charter of the Association of Southeast Asian Nations* (Piagam Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara) di mana Mahkamah Konstitusi (MK) sebagai lembaga yang berwenang menolak permohonan pemohon melalui Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 33/PUU-IX/2011. Dalam putusan tersebut, terdapat bagian yang cukup menarik perhatian publik yakni adanya *dissenting opinion* (perbedaan pendapat) oleh Hakim Konstitusi Hamdan Zoelva dan Hakim Konstitusi Maria Farida Indrati. Adapun Hamdan Zoelva berargumen bahwa terdapat tiga perbedaan signifikan antara undang-undang yang dibentuk sebagai ratifikasi perjanjian internasional dengan undang-undang pada umumnya, yakni:

a. Rancangan Undang-Undang (RUU) pada umumnya dilakukan secara seksama sedangkan RUU ratifikasi hanya berdasarkan perjanjian internasional yang telah disepakati sebelumnya, dengan arti lain RUU ratifikasi tidak dapat diubah kecuali daripada perjanjian internasional memungkinkan hal tersebut terjadi;
b. Materi muatan Undang-Undang pada umumnya secara langsung berlaku umum yakni pada setiap masyarakat Indonesia, sedangkan undang-undang ratifikasi hanya berlaku bagi negara anggota yang mengikatkan pada perjanjian internasional tersebut. Selain itu, materi muatan yang terkandung dalam Undang-Undang ratifikasi merupakan hasil daripada kesepakatan para pihak sehingga mengubah muatan Undang-Undang ratifikasi merupakan bentuk pelanggaran hukum internasional, kecuali apabila perjanjian tersebut memungkinkan untuk melakukan perubahan oleh para pihak;
c. Berbeda dengan undang-undang pada umumnya, pelaksanaan hak dan kewajiban dari suatu perjanjian internasional tidak secara langsung berlaku bagi masyarakatnya, melainkan memerlukan adanya tindak lanjut dalam undang-undang maupun kebijakan lainnya.

Selaras dengan Hakim Konstitusi sebelumnya, Maria Farida Indrati juga berpendapat bahwasanya Undang-Undang ratifikasi memiliki perbedaan yang signifikan dengan Undang-Undang pada umumnya. Dalam hal ini, beliau menekankan pada substansi daripada batang tubuh undang-undang di mana undang-undang pada umumnya mengandung struktur tertentu yang mencakup konsiderans, dasar hukum, beserta pasal-pasalnya sehingga apabila terdapat perbaikan maka dapat diubah melalui mekanisme yang ada. Sementara itu, Undang-Undang ratifikasi hanya memuat dua pasal yang berisikan pengesahan dan ketentuan mulai berlakunya Undang-Undang tersebut.

Melalui kedua argumentasi Hakim Konstitusi tersebut dapat diperoleh kesimpulan bahwa penerapan *judicial review* suatu produk hukum atas diratifikasinya perjanjian internasional pada umumnya tidak dapat dilakukan karena hanya mengikat negara Indonesia semata. Lebih lanjut lagi, perubahan atas materi undang-undang ratifikasi merupakan bentuk pelanggaran komitmen atas suatu perjanjian internasional sebagai satu-kesatuan yang tidak dapat dipisahkan.

Sementara itu, upaya lain yang dapat ditempuh oleh pemerintah Indonesia untuk mengikat Singapura yakni dengan melakukan pembatalan atas perjanjian yang telah dibentuk. Meskipun belum meratifikasi secara langsung ketentuan dalam *Vienna Convention on the Law of Treaties* 1969 (VCLT), tetapi pemerintah Indonesia menunjukkan keikutsertaannya sebagai bagian daripada masyarakat internasional dengan mengadopsi ketentuannya dalam Undang-Undang No. 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Sebagai negara yang patuh atas hukum internasional, sudah menjadi hal yang pasti bagi Indonesia dan Singapura untuk mematuhi ketentuan dalam VCLT, termasuk ketentuan mengenai pembatalan perjanjian internasional yang termuat di dalamnya.

Meskipun VCLT menggunakan ragam istilah seperti *denunciation* (pembatalan) dan *termination* (pengakhiran) dalam menentukan ketentuan yang dapat terjadi dalam pelaksanaan suatu perjanjian internasional, tetapi dalam hal Perjanjian *Realignment* FIR antara Indonesia dengan Singapura yang merupakan perjanjian bilateral, pembatalan oleh salah satu pihak secara langsung mengakhiri perjanjian yang telah disepakati. Namun demikian, pembatalan tidak dapat dilakukan begitu saja, melainkan harus mengikuti ketentuan yang telah dicantumkan dalam VCLT. Dalam hal ini, VCLT menggolongkan

pembatalan ke dalam dua bentuk yakni berdasarkan kesepakatan para pihak atau secara sepihak. Ada pun pembatalan secara sepihak dapat dilakukan apabila sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam pasal berikut:

a. Ketentuan hukum nasional terkait kompetensi dalam pembentukan perjanjian (Pasal 46);
b. Ketentuan pembatalan apabila terdapat suatu kesalahan terkait fakta dalam substansi perjanjian yang telah disepakati oleh suatu negara (Pasal 48);
c. Ketentuan pembatalan apabila suatu negara terbukti dibujuk untuk melakukan tindakan curang (Pasal 49);
d. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian diperoleh melalui tindak pidana korupsi oleh perwakilan negara (Pasal 50);
e. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian diperoleh dengan ancaman atau kekuatan negara lain (Pasal 52);
f. Ketentuan pembatalan apabila perjanjian bertentangan dengan norma Hukum Internasional (Pasal 53);
g. Ketentuan pembatalan apabila terdapat pelanggaran material terhadap perjanjian untuk kemudian menangguhkan operasinya (Pasal 60);
h. Ketentuan pembatalan apabila pihak mengajukan ketidakmungkinan untuk melakukan ketentuan dalam perjanjian atau melampaui kemampuan (Pasal 61);
i. Ketentuan pembatalan apabila terdapat perubahan yang fundamental (Pasal 62).

Pasalnya, Indonesia tidak memenuhi salah satu dari persyaratan tersebut untuk dapat melakukan pembatalan perjanjian *Realignment* FIR. Dengan ini, dapat disimpulkan bahwasanya dari berbagai opsi yang dapat dilakukan, pilihan pemerintah Indonesia berujung pada pelaksanaan negosiasi ulang dengan Singapura guna memperoleh kedaulatan udaranya secara penuh. Namun demikian, perlu diingat kembali bahwasannya hal tersebut juga perlu diiringi dengan persiapan dari pemerintah Indonesia baik secara internal maupun eksternal untuk mengawali pengambilalihan FIR Jakarta secara utuh tersebut.

III. Penutup

Tindakan pendelegasian sebagian FIR Jakarta kepada Singapura pada dasarnya tidak melanggar ketentuan hukum internasional ataupun mengurangi kedaulatan negara sebagaimana dijelaskan dalam Annex 11 Konvensi Chicago. Namun begitu, nyatanya pendelegasian FIR Jakarta masih mengurangi kedaulatan negara dalam mengelola negaranya sendiri dan beresiko mempersulit pemerintah Indonesia dalam melakukan penegakan hukum terhadap penerbangan.

Di sisi lain, ditinjau dari segi hukum nasional, pemerintah Indonesia belum dapat menyeimbangkan aspek kedaulatan dengan aspek lainnya, seperti ekonomi, keamanan, dan keselamatan. Selain itu, eksistensi durasi kesepakatan selama 25 tahun dalam Pasal 7 perjanjian *Realignment* FIR menjadi bukti gagal pemerintah dalam menjalankan Pasal 458 UU Penerbangan yang mengamanatkan evaluasi atas pendelegasian navigasi penerbangan sebelum tahun 2024. Kondisi ini membawa kepada kesimpulan bahwa pemerintah Indonesia menggunakan aspek kedaulatan udara sebagai alat komersialisasi bagi hubungan bilateral negara Indonesia dengan Singapura.

Dengan adanya kondisi tersebut, pelaksanaan negosiasi ulang dengan Singapura menjadi satu-satunya langkah bagi pemerintah Indonesia untuk dapat memperoleh kedaulatan udaranya secara utuh. Namun demikian, langkah tersebut juga perlu diiringi dengan upaya lainnya terutama dalam hal optimalisasi kesiapan baik dari segi pelayanan navigasi udara maupun peningkatan teknologi yang berimbas kepada peningkatan keselamatan serta kualitas navigasi udara Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Perundang-undangan

International Civil Aviation Organization Air Traffic Services Planning Manual First (Provisional) Edition-1984, Doc 9426-AN/924, para. 1.4.2.

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

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 55 Tahun 2016 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695)

Jurnal

Akmalia Sofa, Herly Dwiyanto, Surryanto Djoko Waluyo, 'Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Menghadapi Potensi Ancaman Asimetris Di Wilayah Flight Information Region (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna', 2021, Jurnal Peperangan Asimetris Vol. 7 No. 2.

Anak Agung Bagus Ngurah Agung Surya Putra, 'Yurisdiksi Indonesia Mengambil Alih Pelayanan Ruang Udara (*Flight Information Region*) di Wilayah Udara Kepulauan Natuna', 2017, Kertha Negara.

Alwafi Ridho Subarkah, 'Kepentingan Indonesia Dalam Mengambil Alih Flight Information Region (FIR) Dari Singapura', (2019), Jurnal Asia Pacific Studies Vol. 3 No. 2

Amad Sudiro, '*State Sovereignty Over the Airspace on the Perspective of International Air Law (A Study of the Delegation of Airspace Management of Batam and Natuna Island to Singapore)*', 2020, Atlantis Press Vol. 478

Eco Silalahi 'Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura atas Wilayah Udara Indonesia terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia',2015, JOM Fakultas Hukum Vol. 2

Endang Dwi Agustini, 'Pemanfaatan Ruang Udara Ditinjau Dari Reorganisasi FIR *(Flight Information Region)* Yang Pelayanan Navigasi Penerbangan Didelegasikan Kepada Republik Indonesia Oleh ICAO)' Jurnal Warta Perhubungan Vol. 24.

Feri Wirsamulia, '*Comercialization of Airnav Indonesia as Air Navigation Provider: Is it beneficial',* 2020, Jurnal Media Hukum Vol. 27

I Gede Wahyu Wicaksana, 'Kedaulatan Teritorial Negara: Kepentingan Material dan Nilai Simbolik', [2016] 2 Masyarakat, Kebudayaan dan Politik.

Maulidya Tiarayu Putri, 'Tinjauan Yuridis Pengelolaan Flight Information Region (FIR) Kepulauan Natuna dan Riau Oleh Singapura Serta Pengaruh Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia', 2019, Justisia Jurnal Hukum Vol. 3 No. 1

M. Nasir Usman, Optimalisasi Pengelolaan Lalu Lintas Udara Nasional di Wilayah Udara Kepulauan Riau dan Natuna guna Peningkatan Keamanan Nasional dalam Rangka Keutuhan NKRI (Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia).

Nurley Darwis, 'Politik Hukum Memanfaatkan Wilayah Udara Untuk Kepentingan Penerbangan Di Wilayah Kedaulatan NKRI', (2015), 6 Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara.

Ramadhita Lestari, 'Diplomasi Indonesia dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) di atas Kepulauan Natuna dengan Singapura' (2016) 1 JOM FISIP.

Soni Waluya Lugiantara, Imam Sunendar, 'Implikasi Pengaturan Hukum Udara Internasional tentang Pengelolaan Flight Information Region (FIR) di Wilayah Udara Indonesia Sektor Kepulauan Natuna oleh Negara Singapura Dikaitkan dengan Kedaulatan Negara', (2018), Prosiding Ilmu Hukum Vol. 4 No. 1

Sigit Riyanto, 'Kedaulatan Negara dalam Kerangka Hukum Internasional Kontemporer' (2012) 1 Yustisia.

Prof. Dr. E. Saefullah Wiradipradja, 'Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia', (2009), Jurnal Hukum Internasional Vol. 6 No. 4

Internet

Arief Rahman Hakim, 'Indonesia Dapat Untung Rp250 Miliar Ambil Alih FIR dari Singapura', Liputan6, 2022, https://www.liputan6.com/bisnis/read/4879492/indonesia-dapat-untung-rp-250-miliar-ambil-alih-fir-dari-singapura accessed 8 October 2022.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 'Kesepakatan Penyesuaian FIR Sudah Dipersiapkan Dengan Matang dan Mendatangkan Manfaat Bagi Indonesia', 2022,

https://dephub.go.id/post/read/kesepakatan-penyesuaian-fir-sudah-dipersiapkan-dengan-matang-dan-mendatangkan-manfaat-bagi-indonesia accessed 11 December 2022.

Kumparan News, 'Benarkah Tak Ada Penerbangan di Atas 37 Ribu Kaki di FIR Kepri-Natuna?' https://kumparan.com/kumparannews/benarkah-tak-ada-penerbangan-di-atas-37-ribu-kaki-di-fir-kepri-natuna-1xOCy0JUZLy/4, 2022, accessed December 11, 2022.

Mega Putra Jaya, 'Instruksi Jokowi: Segera Ambil Alih Ruang Udara RI yang Dikuasai Singapura', (detikNews, 2015) news.detik.com/berita/d-3013345/instruksi-jokowi-segera-ambil-alih-ruang-udara-ri-yang-dikuasai-singapura accessed 30 September 2022.

tvONEnews, 'Keren! Indonesia Berhasil Ambil Alih FIR dari Singapura' [Video], (tvONEnews, 2022) www.youtube.com/watch?v=RwMtxxQcDeY accessed 30 September 2022.

Ridha Aditya Nugraha, 'FIR dan Hubungan RI-Singapura', Kompas.id, 2022, https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura accessed 11 December 2022.

Yaris Mahardika Putro, 'Quo vadis, FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna?', 2022, TheJakartaPost, accessed 11 December 2022.

Sumber lainnya

Atip Latipulhayat, 'Persetujuan Indonesia-Singapura Penyesuaian Batas FIR Jakarta dan Singapura' [Presentasi PowerPoint] (2022) https://drive.google.com/drive/folders/1dcT5TG8YY19C8v25guRPnW4Xek-kwPLS accessed 4 October 2022.

TANGGUNG JAWAB NEGARA PELUNCUR TERHADAP LINGKUNGAN AKIBAT SAMPAH ANTARIKSA (*SPACE DEBRIS*) YANG JATUH KE BUMI

Muh. Fadly Muthalib

Universitas Hasanuddin

ABSTRAK

Antariksa adalah ruang beserta isinya yang terdapat di luar Ruang Udara yang mengelilingi dan melingkupi Ruang Udara. Perkembangan teknologi saat ini berdampak sangat besar dan membantu manusia di segala aspek kehidupan di Bumi. Perkembangan Hukum Antariksa tak lepas dari perkembangan teknologi keantariksaan seperti roket, pesawat ulang-aling, satelit, dan teknologi lainnya yang semakin meransang analisa hukum di berbagai aspek. Banyaknya kegiatan luar angkasa yang dilakukan oleh negara-negara menyebabkan sampah antariksa yang mempunyai resiko seperti jatuhnya benda-benda antariksa buatan suatu negara seperti satelit ke negara lain yang mengakibatkan kerugian bagi sejumlah negara tertimpa, bukan hanya terhadap negara tersebut akan tetapi terhadap lingkungan. Upaya mitigasi yang dilakukan oleh negara-negara untuk menaggulangi dampak sampah antariksa membuat hal ini menjadi fenomena yang menarik untuk dikaji. Tulisan ini bertujuan untuk menganalisa hukum internasional berkaitan dengan hukum Antariksa dengan tanggung jawab negara peluncur terhadap lingkungan akibat sampah antariksa *(space debris)* yang jatuh ke bumi berdasarkan *Treaty On Principles Governing The Activities Of States In The Exploration And Use Of Outer Space, Including The Moon And Other Celestial Bodies*,1967 dan perjanjian internasional lainnya. Tulisan ini merupakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan hukum internasional yang dalam hal ini menganalisa perjanjian internasional terkait dan pendekatan kasus. Penelitian ini menyimpulkan bahwa adanya sampah antariksa membuat banyak dampak negatif bagi lingkungan dan negara dalam peluncuran benda antariksa memiliki tanggungjawab atas kerugian yang dialami negara lain atas jatunya benda antariksanya.

ABSTRACT

Space is space and its contents outside the Airspace that surrounds and covers the Airspace. Current technological developments have a huge impact and help humans in all aspects of life on Earth. The development of Space Law must be connected to developments in space technology such as rockets, space shuttles, satellites, and other technologies, which increasingly stimulate legal analysis in various aspects. Many activities in outer space carried out by countries cause space debris which has risks such as the fall of space objects made in one country, such as satellites, to other countries, which results in losses for several affected countries, not only to the country but to the environment. Countermeasures undertaken by countries to overcome the impact of space trash make this an interesting phenomenon to study. This paper aims to analyze international law relating to space law and the responsibility of the launching country to the environment as a result of space debris (space debris) falling to Earth based on the Agreement on Principles Governing State Activities in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon. And Other Celestial Bodies, 1967 and other international agreements. This paper is a normative legal research with an international law approach which, in this case, analyzes related international agreements and a case approach. This study concludes that space debris has many negative impacts on the environment, and the state in launching space objects has responsibility for the losses suffered by other countries due to the fall of their space objects.

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Antariksa adalah ruang beserta isinya yang terdapat di luar Ruang Udara yang mengelilingi dan melingkupi Ruang Udara.[1] Perkembangan teknologi saat ini berdampak sangat besar dan membantu manusia di segala aspek kehidupan di Bumi. Salah satu teknologi yang ikut memberikan dampak besar di Bumi adalah teknologi antariksa. Teknologi antariksa ini meliputi roket, pesawat ulang-aling, satelit, dan teknologi lainnya. Antariksa saat ini menjadi perhatian dunia hal itu dikarenakan banyaknya sampah Antariksa *(space debris)* yang berterbangan secara bebas, sampah Antariksa tersebut dapat berupa satelit, pecahan satelit sampai dengan stasiun antariksa yang diluncurkan oleh berbagai negara. Ada banyak hal yang dapat ditimbulkan dari sampah Antariksa, seperti satelit yang menabrak benda-benda antariksa seperti satelit ataupun stasiun antariksa yang berdampak pada kerusakan pada benda antariksa tersebut.[2] Berdasarkan data dari Space Surveillance Network (SSN) terdapat kurang lebih 27.000 kepingan sampah Antariksa yang bertebaran di antariksa.[3]

Ada banyak kasus dimana sampah antariksa membahayakan benda angkasa yang beroprasi seperti pada tahun 2021, *International Space Station* (ISS) melakukan maneuver darurat sebanyak tiga kali untuk menghindari tabrakan dari sampah antariksa yang berdampak pada kerusakan pada ISS.[4] Kasus lain dimana satelit Iridium 33 bertabrakan dengan satelit Kosmos 2251 yang telah tidak beroprasi yang menyebabkan lebih dari 2.000 sampah antariksa.[5] Perangkat Hukum Internasioal sebenarnya telah mengatur hal tersebut dalam hukum Antariksa. Hukum antariksa adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara, untuk menentukan hak dan kewajiban yang timbul dari segala aktivitas pada antariksa dan aktivitas itu demi kepentingan umat manusia,

---

[1] Dalam tulisan ini akan konsisten memakai nomenklatur "Antariksa" berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2013 Tentang Keantariksaan

[2] Megah Adi Pramana and Maharta Yasa, 'Pertanggungjawaban Negara Dan Penanganan Sampah Antariksa (Space Debris) Menurut Hukum Internasional' (2022), 10 Kertha Desa. [404]

[3] Cindy Mutia Annur, 'Deretan Negara Penyumbang Sampah Di Antariksa Terbanyak', (databoks.katadata.co.id, 2022) https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/09/24/deretan-negara-penyumbang-sampah-di-luar-angkasa-terbanyak> accessed 9 October 2022.

[4] Monika Novena, 'Tak Terhindarkan, ISS Ditabrak Puing Sampah Antariksa Halaman All' (*KOMPAS.com*, 2021) https://www.kompas.com/sains/read/2021/06/01/123200923/tak-terhindarkan-iss-ditabrak-puing-sampah-luar-angkasa?page=all> accessed 9 October 2022.

[5] Brian Weeden, '2009 Iridium-Cosmos Collision Fact Sheet' (Secure World Foundation 2010).

untuk memberikan perlindungan terhadap kehidupan, terestrial dan non terestrial, dimana pun aktifitas itu dilakukan.[6]

Terdapat beberapa prinsip yang digunakan untuk mengatur kedaulatan di antariksa yaitu:[7]

1. Prinsip *Res Communis Omnium* yaitu prinsip yang menyatakan bahwa Antariksa beserta benda-benda di langit merupakan milik bersama umat manusia yang tidak dapat diklaim oleh kedaulatan suatu Negara.
2. *Freedom Exploitation Principle* yaitu prinsip yang menyatakan bahwa antariksa adalah ruang yang bebas untuk dieksplorasi tanpa diskriminasi berdasarkan asas persamaan dan sesuai dengan hukum internasional.

Meskipun negara bebas dalam melakukan eksplorasi Antariksa, akan tetapi negara peluncur benda antariksa bertanggungjawab terhadap kerugian yang timbul atas kegiatan Antariksa yang dilakukan oleh negara, badan hukum, warga negaranya.[8] Sampah antariksa bukan hanya berbahaya terhadap benda antariksa lain, tetapi juga berbahaya terhadap lingkungan hidup. Hal itu dikarenakan, sampah Antariksa berpotensi jatuh ke bumi dan menimbulkan banyak bencana seperti kerusakan lingkungan sampai dengan jatuh ke wilayah yang berpenghuni.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis akan mengkaji dua rumusan masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam tulisan ini, yaitu:

1.2.1 Bagaimana implikasi sampah antariksa terhadap lingkungan hidup?

---

[6] Amadea Nurul Auliarahma, Harold Anis and Stefan O. Voges, 'PENGATURAN PEMANFAATAN ANTARIKSA MENURUT PERJANJIAN INTERNASIONAL SPACE TREATY 1967' (2021) 9 Lex Administratum, [88].

[7] Irvan and I Wayan Novy Purwanto, 'Upaya Demiliterisasi Di Ruang Angksa Ditinjau Dari Perspektif Hukum Antariksa Internasional' (2020) 8 Jurnal Kertha Negara. [16].

[8] Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2002 Tentang Pengesahan *Treaty On Principles Governing The Activities Of States In The Exploration And Use Of Outer Space, Including The Moon And Other Celestial Bodies*, 1967 (Traktat Mengenai Prinsip-Prinsip Yang Mengatur Kegiatan Negara-Negara Dalam Eksplorasi Dan Penggunaan Antariksa, Termasuk Bulan Dan Benda-Benda Langit Lainnya, 1967).

1.2.2 Bagaimana pertanggungjawaban negara terhadap sampah antariksa yang jatuh ke negara lain berdasarkan *Iuris Corpus Spatialis*?

1.3 Dasar Hukum

Terdapat beberapa dasar hukum yang memiliki korelasi dengan permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini, yaitu:

1.3.1 *Treaty On Principles Governing The Activities Of States In The Exploration And Use Of Outer Space, Including The Moon And Other Celestial Bodies,*1967 (OST 1967)

1.3.2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2013 Tentang Keantariksaan

1.3.3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2002 Tentang Pengesahan *Treaty On Principles Governing The Activities Of States In The Exploration And Use Of Outer Space, Including The Moon And Other Celestial Bodies*, 1967 (Traktat Mengenai Prinsip-Prinsip Yang Mengatur Kegiatan Negara-Negara Dalam Eksplorasi Dan Penggunaan Antariksa, Termasuk Bulan Dan Benda-Benda Langit Lainnya, 1967)

1.3.4 *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. 1972 (Liability Convention 1972)*

1.3.5 *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*

1.3.6 *Stockholm Declaration 1972*

1.3.7 *Rio Declaration 1992*

II. Analisis

2.1 Implikasi Sampah Antariksa yang Jatuh ke Bumi Terhadap Lingkungan Hidup

Menurut *Inter-Agency Space Debris Coordination Committee* (IADC) sampah antariksa merupakan suatu benda yang diciptakan oleh manusia, baik itu bagian maupun unsur yang terdapat didalamnya, yang tidak lagi berfungsi serta terdapat di orbit

maupun di atmosfer Bumi.[9] Ada banyak jenis dari sampah antariksa seperti roket bekas, satelit bekas, puing-puing hasil tabrakan antar satelit dan masih banyak lainnya. Banyaknya sampah antariksa tersebut tidak menutup kemungkinan sampah antariksa tersebut jatuh kembali ke bumi dan menimbulkan kerusakan.

Ada beberapa dampak negatif akibat sampah antariksa yaitu terganggunya sistem operasional satelit, akibat benturan antara satelit dengan sampah antariksa. Kemudian, resiko satelit gagal masuk orbit, sampah antariksa yang sudah tidak beroperasi yang tetap tinggal di orbit sehingga akan mengurangi tempat satelit yang baru, satelit yang sudah tidak berfungsi, memungkinkan transpondernya masih menyala dan sehingga dapat mengganggu sinyal satelit lain, terjadinya gangguan gelombang sinyal transmisi yang dikirim satelit ke bumi. Yang terakhir, adanya risiko bongkahan sampah ini masuk kembali ke bumi yang dapat menimbulkan kerusakan seperti kerusakan lingkungan ataupun bangunan yang dijatuhi oleh sampah antariksa tersebut.[10]

Terdapat banyak upaya mitigasi yang dilakukan oleh negara-negara seperti Prancis telah memiliki instrumen mitigasi sampah antariksa sejak 1999, yakni *Standards Collection, Method and Procedure Space Debris–Safety Requirements*. Isinya meliputi dokumentasi risiko sampah antariksa, dokumentasi tahap *End of Life* (EOL) dan daftar dokumen penanda pemenuhan ketentuan mitigasi sampah antariksa. Terdapat juga *Inter-Agency Space Debris Coordination Committee Space Debris Mitigation Guidelines* (IADC Guidelines) Panduan ini membahas perencanaan, perancangan, dan peluncuran wahana antariksa untuk meminimalisir timbulnya puing selama dan sesudah kegiatan operasional berlangsung. IADC Guidelines menjelaskan saat benda antariksa telah mendekati masa EOL ator perlu melakukan *passivation*; kemudian merelokasi menggunakan metode de-orbit atau re-orbit agar tidak mengganggu kegiatan antariksa lain.[11]

Terdapat banyak kasus sampah antariksa yang jatuh ke bumi seperti pada tahun 1978 satelit Cosmos-954 milik Uni Soviet yang bertenaga nuklir memasuki bumi dan

---

[9] Melissa Retno Kusumaningtyas, 'Mekanisme Internasional Dalam Penanganan Space Debris' (2018) 15 Kajian Kebijakan Penerbangan dan Antariksa 111.
[10] Errya Satrya, 'SAMPAH ANTARIKSA MASALAH DI MASA KINI DAN ESOK' (2009) 10 Berita Dirgantara [77].
[11] Shannon Suryaatmadja, 'Mitigasi Sampah Antariksa: Meninjau Kesiapan Regulasi Nasional' (2020) 32 Mimbar Hukum. [92].

jatuh di wilayah Kanada yang mengakibatkan kerugian dikarenakan adanya radioaktif berbahaya bagi lingkungan sekitar maupun pada manusia. Kasus lainnya seperti puing-puing dari roket Proton Rusia, yang mengotori Altai di Siberia timur puing-puing dari tangki bahan bakar tua yang mengandung residu yang sangat beracun, yakni dimethylhydrazine (UDMH), karsinogen yang berbahaya bagi tanaman dan hewan.[12] Terkait sampah antariksa yang jatuh ke bumi *Rio Declaration 1992* telah menyebutkan terkait tanggung jawab negara terhadap lingkungan yang tertuang pada prinsip kedua yaitu:

States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental and developmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction.

Maksud dari Prinsip ini adalah negara bertanggungjawab untuk menjamin bahwa aktivitas-aktivitas yang berlangsung di dalam yuridiksi atau kontrol Negara yang bersangkutan tidak menimbulkan kerugian terhadap lingkungan negara-negara lain/kawasan-kawasan diluar batas yuridiksi nasional. Jika berdasarkan *Freedom Exploitation Principle* yang menjelaskan bahwa antariksa adalah ruang yang bebas untuk dieksplorasi tanpa diskriminasi berdasarkan asas persamaan dan sesuai dengan hukum internasional. Dalam hal ini negara peluncur seharusnya tidak menimbulkan kerugian terhadap lingkungan di negara lain, sehingga apabila terjadi kerusakan maka negara peluncur harus bertanggung jawab terhadap kerugian tersebut. Walaupun *Rio Declaration 1992* merupakan instrument *soft law* akan tetapi negara-negara dapat lebih menyadari nilai lebih dari komitmen mereka dengan mengurangi kerugian jika terjadi pelanggaran yang tidak dapat dihindari. Selain itu, soft law membuat negara-negara dapat memanfaatkan metode yang lebih efektif untuk mengubah aturan hukum di saat

[12] Lukyani L, 'Pengertian Sampah Antariksa Dan Bahayanya Bagi Lingkungan Halaman All' (*KOMPAS.com*, August 2022), https://www.kompas.com/sains/read/2022/08/05/164300923/pengertian-sampah-antariksa-dan-bahayanya-bagi-lingkungan-?page=all#:~:text=Bahaya%20terbesar%20yang%20ditimbulkan%20sampah> accessed 13 October 2022.

keadaan berubah, dengan mengizinkan negara secara individu dapat bertindak untuk mengkoordinasikan ketentuan yang sesuai dengan perubahan tersebut.[13]

2.2 Tanggung Jawab Negara Terhadap Sampah Antariksa yang Jatuh ke Negara Lain

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu.[14] Tanggung jawab suatu negara lahir karena tidak ada satu negara pun yang dapat mendapatkan haknya tanpa menghormati negara lain dengan kata lain negara harus memenuhi kewajibannya terhadap negara lain untuk menikmati hak-haknya. Secara umum unsur-unsur tanggung jawab suatu negara ada dua yaitu adanya perbuatan yang dapat dihubungkan kepada suatu negara. Kemudian, perbuatan itu merupakan suatu pelanggaran terhadap suatu kewajiban internasional, baik yang lahir dari perjanjian maupun dari sumber hukum internasional lainnya.[15]

Terdapat dua istilah dalam tanggungjawab negara dalam hukum Internasional yaitu *"state responsibility"* dan *"liability of states"*. Istilah *"responsibility"* lebih merujuk pada indikator lahirnya tanggung jawab, seperti adanya standar perilaku yang telah ditetapkan dalam bentuk kewajiban yang harus ditaati. Sedangkan, istilah *"Liability"* merujuk pada akibat yang timbul dari kegagalan memenuhi standar tersebut, dan bentuk tanggung jawab yang diwujudkan dalam kerugian yang timbul akibat kegagalan memenuhi standar tersebut, yaitu pemulihan.[16]

Prinsip tanggung jawab negara berasal kewajiban internasional yang mempunyai prinsip keseimbangan antara hak dan kewajiban suatu negara. Setiap negara yang menyandang hak tertentu juga merupakan subjek yang mendukung kewajiban tertentu pula. Kewajiban ini merupakan sisi lain dari hak yang diberikan oleh hukum. Tanggung jawab negara bersifat melekat pada negara, yang mana suatu negara memiliki kewajiban

---

[13] Gita Venolita Valentina Gea, 'Eksistensi UPICC Sebagai Instrumen Soft Law Dalam Praktik Perdagangan Internasional' (2022) 19 Al Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Keagamaan [97].
[14] Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi Kelima.
[15] Billy Diego Arli Papilaya, Johanis Steny Franco Peilouw and Richard Marsilio Waas, 'Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional' (2021) 1 Tatohi Jurnal Ilmu Hukum [534].
[16] Nasir Sitompul, 'Tanggung Jawab Negara Peluncur Terhadap Sampah Antariksa Menurut Hukum Lingkungan Internasional' (2021) 2 Iuris Studia Jurnal Kajian Hukum [117-118].

memberikan ganti rugi jika negara tersebut menimbulkan kerugian kepada negara lain.[17] Tanggung Jawab karena perbuatan melawan hukum *(delictual liability)* terjadi karena adanya eksplorasi Antariksa, negara peluncur akan selalu menanggung setiap kerugian yang disebabkan oleh benda Antariksanya tersebut di wilayah negara lain. Prinsip tanggung jawab dari perbuatan ini adalah tanggung jawab absolut atau mutlak.[18]

Dijelaskan pada *Article VI dan Article VII* OST 1967*:*

"States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of non-governmental entities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the Moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization."

"Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the Moon and other celestial bodies, and each State Party from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the Earth, in air space or in outer space, including the Moon and other celestial bodies".

Secara garis besar negara yang melakukan peluncuran benda ke antariksa, secara internasional memiliki tanggung jawab atas kerusakan yang berakibat timbulnya kerugian pada Negara lain di bumi, di udara atau di antariksa itu sendiri. Pengaturan lain terkait tanggung jawab negara terhadap benda Antariksanya terdapat pada *Article IX* OST 1967 yang menyebutkan bahwa:

---

[17] Frijan Masa'i, Afrizal Vatikawa and Annisa Novia Indra Putri, 'Tanggung Jawab Negara Terhadap Sampah Antariksa Menurut Hukum Internasional' (2020) 5 Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren [62].

[18] Papilaya, B.D., Peilouw, J.S., & Waas, R.M. 'Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional', (2021) 1 *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum,* 531 – 545. https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/tatohi/article/view/637.

"…States Parties to the Treaty shall pursue studies of outer space, including the Moon and other celestial bodies, and conduct exploration of them so as to avoid their harmful contamination and also adverse changes in the environment of the Earth resulting from the introduction of extraterrestrial matter and, where necessary, shall adopt appropriate measures for this purpose. If a State Party to the Treaty has reason to believe that an activity or experiment planned by it or its nationals in outer space, including the Moon and other celestial bodies, would cause potentially harmful interference with activities of other States Parties in the peaceful exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, it shall undertake appropriate international consultations before proceeding with any such activity or experiment…."

Yang pada intinya negara harus melanjutkan studi ruang angkasa dan melakukan eksplorasi terhadapnya untuk menghindari kontaminasi berbahaya dan juga perubahan yang merugikan di lingkungan Bumi akibat masuknya materi luar bumi. Kemudian pada *Article II Liability Convention 1972* dijelaskan bahwa:

"A launching State shall be absolutely liable to pay compensation for damage caused by its space object on the surface of the Earth or to aircraft in flight".

Yang mempunyai arti negara peluncur secara mutlak sepenuhnya bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi atas kerusakan disebabkan oleh benda Antariksanya di permukaan bumi atau pesawat yang sedang terbang. Kata mutlak pada Pasal tersebut merujuk pada dua hal, yakni tanggungjawab tanpa adanya unsur kesalahan dan tanggungjawab dengan tidak adanya unsur membebaskan diri.[19] Penerapan prinsip ini dapat dilihat dari beberapa kasus seperti Uni Soviet pada tahun 1978, bertanggungjawab kepada Kanada berdasarkan Pasal diatas. Pada kasus tersebut, Cosmos-954 milik Uni Soviet yang bertenaga nuklir memasuki bumi dan jatuh di wilayah Kanada yang mengakibatkan kerusakan diwilayah jatuhnya Cosmos-954. Oleh karena itu, Uni Soviet berdasarkan *Article II Liability Convention 1972* bertanggungjawab secara mutlak terhadap kerugian Kanada saat itu. Akan tetapi, jika peluncur sebuah benda Antariksa terdiri dari beberapa negara, maka negara-negara tersebut secara bersama-sama

[19] Megah Adi Pramana and Maharta Yasa *Op. cit* hal. 410.

menanggung kerugian atas kerusakan yang terjadi hal ini diatur juga dalam *Article V Liability Convention 1972* yang menyebutkan:

"Whenever two or more States jointly launch a space object, they shall be jointly and severally liable for any damage caused."

Kewajiban negara peluncur menurut perangkat hukum internasional yaitu mengatasi masalah yang menyebabkan kerugian pada subjek hukum internasional lainnya Apabila sampah Antariksa jatuh *(Space Debris)* ke bumi dan memasuki wilayah negara lain, maka negara pemilik sampah antariksa tersebut secara mutlak bertanggung jawab terhadap negara yang kejatuhan sampah antariksa tersebut. Negara yang terkena kerugian dari sampah antariksa tersebut harus segera memberitahukan kepada negara peluncur dan meminta ganti rugi sebagaimana yang telah diatur dalam *Article X (1) Liability Convention 1972:*

"*A claim for compensation for damage may be presented to a launching State not later than one year following the date of the occurrence of the damage or the identification of the launching State which is liable."*

Pasal tersebut menjelaskan Tuntutan ganti rugi dapat diajukan kepada Negara peluncur paling lambat satu tahun setelah tanggal terjadinya kerusakan akibat jatuhnya sampah antariksa di wilayahnya.

Bentuk pertanggung jawaban negara juga diatur pada *Article VIII (1) Liability Convention 1972* yang berbunyi:

"*A State which suffers damage, or whose natural or juridical persons suffer damage, may present to a launching State a claim for compensation for such damage."*

Berdasarkan pasal tersebut suatu negara yang menderita kerugian atau kerusakan yang diakibatkan oleh benda antariksa negara peluncur dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada negara peluncur tersebut melalui jalur diplomatik berdasarkan *Article IX Liability Convention 1972* yang menyebutkan:

"A claim for compensation for damage shall be presented to a launching State through diplomatic channels. If a State does not maintain diplomatic relations with the launching State concerned, it may request another State to present its claim to that launching State or otherwise represent its interests under this Convention. It may also

present its claim through the Secretary-General of the United Nations, provided the claimant State and the launching State are both Members of the United Nations."

Mekanisme penyelesaian ganti rugi oleh negara peluncur diatur dalam *Article XII* dan *Article XIII Liability Convention 1972*:

Article XII

The compensation which the launching State shall be liable to pay for damage under this Convention shall be determined in accordance with international law and the principles of justice and equity, in order to provide such reparation in respect of the damage as will restore the person, natural or juridical, State or international organization on whose behalf the claim is presented to the condition which would have existed if the damage had not occured.

Article XII

Unless the claimant State and the State from which compensation is due under this Convention agree on another form of compensation, the compensation shall be paid in the currency of the claimant State or, if that State so requests, in the currency of the State from which compensation is due.

Maksudnya, negara peluncur tidak merasa diberatkan oleh negara penuntut karena kesalahannya dengan melebih-lebihkan karena ganti rugi sesuai dengan prinsip keadian dan kesetaraan. Kecuali ada kesepakatan lain dari bentuk lain dari kompensasi, maka kompensasi harus dibayarkan dalam mata uang negara penuntut atau, jika negara itu meminta, dalam mata uang negara tersebut. Namun, apabila jalan secara diplomatik tidak berhasil maka dibentuk komisi klaim sebagaimana diatur pada *Article XIV Liability Convention 1972*:

"If no settlement of a claim is arrived at through diplomatic negotiations as provided for in article IX, within one year from the date on which the claimant State notifies the launching State that it has submitted the documentation of its claim, the parties concerned shall establish a Claims Commission at the request of either party."

Komisi Klaim inilah yang akan memutuskan manfaat dari klaim untuk kompensasi dan menentukan jumlah kompensasi yang harus dibayar. Pengaturan tanggungjawab negara yang telah dijelaskan dalam OST 1967 dan *Liability Convention 1972* sejatinya memberikan perlindungan dan kepastian hukum kepada negara yang mengalami kerugian atas benda antariksa yang jatuh di wilayahnya.

III. Penutup

3.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Banyaknya sampah antariksa yang jatuh ke bumi sehingga menimbulkan banyak dampak negatif bagi lingkungan di bumi. Terkait sampah antariksa yang jatuh ke bumi *Rio Declaration 1992* telah menyebutkan terkait tanggung jawab negara terhadap lingkungan yang menjelaskan bahwa negara bertanggungjawab untuk menjamin bahwa aktivitas-aktivitas yang berlangsung di dalam yuridiksi atau kontrol Negara yang bersangkutan tidak menimbulkan kerugian terhadap lingkungan negara-negara lain/kawasan-kawasan diluar batas yuridiksi nasional. Seharusnya negara memberlakukan beberapa upaya mitigasi seperti IADC Guidelines.
2. Secara garis besar negara yang melakukan peluncuran benda ke antariksa, secara internasional memiliki tanggung jawab atas kerusakan yang berakibat timbulnya kerugian pada Negara lain di bumi, di udara atau di Antariksa itu sendiri seperti yang telah diatur pada *Liability Convention 1972* yang mengatur tentang tanggung jawab negara terhadap benda antariksa milik negaranya.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2002 Tentang Pengesahan *Treaty On Principles Governing The Activities Of States In The Exploration And Use Of Outer Space, Including The Moon And Other Celestial Bodies*, 1967 (Traktat Mengenai Prinsip-Prinsip Yang Mengatur Kegiatan Negara-Negara Dalam Eksplorasi Dan Penggunaan Antariksa, Termasuk Bulan Dan Benda-Benda Langit Lainnya, 1967)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2013 Tentang Keantariksaan

Jurnal

Amadea Nurul Auliarahma, Harold Anis and Stefan O. Voges, 'PENGATURAN PEMANFAATAN ANTARIKSA MENURUT PERJANJIAN INTERNASIONAL SPACE TREATY 1967' (2021) 9 Lex Administratum 86

Irvan and Purwanto IWN, 'Upaya Demiliterisasi Di Ruang Angksa Ditinjau Dari Perspektif Hukum Antariksa Internasional' (2020) 8 Jurnal Kertha Negara

Kusumaningtyas MR, 'Mekanisme Internasional Dalam Penanganan Space Debris' (2018) 15 Kajian Kebijakan Penerbangan dan Antariksa 111

Masa'i F, Vatikawa A and Annisa Novia Indra Putri, 'TANGGUNG JAWAB NEGARA TERHADAP SAMPAH ANTARIKSA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL' (2020) 5 Jurnal Ilmu Hukum Kyadiren 59

Papilaya BDA, Peilouw JSF and Waas RM, 'Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran Hak Asasi Manusia Di Belarusia Ditinjau Dari Hukum Internasional' (2021) 1 Tatohi Jurnal Ilmu Hukum 531

Satrya E, 'SAMPAH ANTARIKSA MASALAH DI MASA KINI DAN ESOK' (2009) 10 Berita Dirgantara 72

Sitompul N, ‘Tanggung Jawab Negara Peluncur Terhadap Sampah Antariksa Menurut Hukum Lingkungan Internasional’ (2021) 2 Iuris Studia Jurnal Kajian Hukum 115

Suryaatmadja S, ‘Mitigasi Sampah Antariksa: Meninjau Kesiapan Regulasi Nasional’ (2020) 32 Mimbar Hukum

Gea GVV, ‘Eksistensi UPICC Sebagai Instrumen Soft Law Dalam Praktik Perdagangan Internasional’ (2022) 19 Al Qodiri: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Keagamaan 621

Internet

Annur CM, ‘Deretan Negara Penyumbang Sampah Di Luar Angkasa Terbanyak | Databoks’ (*databoks.katadata.co.id*2022) <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/09/24/deretan-negara-penyumbang-sampah-di-luar-angkasa-terbanyak> accessed 9 October 2022

Garcia M, ‘Space Debris and Human Spacecraft’ (*NASA*26 May 2021) <https://www.nasa.gov/mission_pages/station/news/orbital_debris.html> accessed 19 December 2022

Smith P, ‘The Collision and Resulting Debris’ (2013) <https://swfound.org/media/6575/swf_iridium_cosmos_collision_fact_sheet_updated_2012.pdf> accessed 19 December 2022

Lukyani L, ‘Pengertian Sampah Antariksa Dan Bahayanya Bagi Lingkungan Halaman All’ (*KOMPAS.com*5 August 2022) <https://www.kompas.com/sains/read/2022/08/05/164300923/pengertian-sampah-antariksa-dan-bahayanya-bagi-lingkungan-?page=all#:~:text=Bahaya%20terbesar%20yang%20ditimbulkan%20sampah> accessed 13 October 2022

Megah Adi Pramana and Maharta Yasa, ‘PERTANGGUNGJAWABAN NEGARA DAN PENANGANAN SAMPAH ANTARIKSA (SPACE DEBRIS) MENURUT HUKUM INTERNASIONAL | Kertha Desa’ (2022) 10 ojs.unud.ac.id 403 <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthadesa/article/view/86611> accessed 9 October 2022

Novena M, ‘Tak Terhindarkan, ISS Ditabrak Puing Sampah Luar Angkasa Halaman All’ (*KOMPAS.com*1 June 2021) <https://www.kompas.com/sains/read/2021/06/01/123200923/tak-terhindarkan-iss-ditabrak-puing-sampah-luar-angkasa?page=all> accessed 9 October 2022

Dokumen lain

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Edisi Kelima

Weeden B, ‘2009 Iridium-Cosmos Collision Fact Sheet’ (Secure World Foundation 2010)

IMPLIKASI PENGESAHAN PERJANJIAN *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR) SINGAPURA-INDONESIA 2022

Khrisna Bagus Nugroho, Nadia Dwi Amalia, Ummu Kaidah Mutmainnah

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Setiap disahkannya produk perundang-undangan maka dampak dari pengesahan tersebut tidak lain adalah akibat hukum. Akibat hukum bisa berdampak baik dan buruk, oleh karena itu dalam merumuskan produk perundang-undangan harus dilakukan dengan cermat. Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 merupakan salah satu perjanjian yang baru disahkan pada tahun 2022, hal ini merupakan bagian dari usaha pengambilalihan ruang udara di atas wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Sebagai salah satu wilayah kedaulatan NKRI, wilayah ruang udara termasuk dalam sektor yang harus diurus dan diawasi karena dapat berdampak ke berbagai aspek, khususnya transportasi udara. Akan tetapi, produk perundang-undangan hasil dari ratifikasi ini berbentuk Peraturan Presiden (Perpres), bukan berbentuk undang-undang seperti yang diutamakan. Merupakan hal yang menarik untuk mengetahui alasan pemerintah meratifikasi perjanjian tersebut ke dalam bentuk perpres dan dampak yang ditimbulkan dari perjanjian ini bagi indonesia. Penelitian ini menggunakan metode yuridis-normatif dengan mengandalkan studi kepustakaan serta pendekatan deskriptif-kualitatif dengan tujuan menganalisis dampak apa saja yang didapatkan dan implikasi yang timbul akibat dari disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022.

Kata Kunci: *Flight Information Region*, implikasi, pengambilalihan, pengesahan, perjanjian.

ABSTRACT

Every time a statutory product is ratified, the impact of the ratification is none other than a legal consequence. Legal consequences can have both good and bad impacts, therefore in formulating statutory products must be done carefully. The 2022 Singapore-Indonesia FIR Agreement is one of the new agreements ratified in 2022, this is part of the effort to take over the airspace over the Riau and Natuna Islands. As one of the sovereign territories of the Unitary State of the Republic of Indonesia, air space is included in the sector that must be managed and monitored because it can impact various aspects, especially air transportation. However, the product of legislation resulting from this ratification is in the form of a Presidential Regulation (Perpres), not in the form of a law as prioritized. It is interesting to know the reasons why the government ratified the agreement in the form of a Presidential Decree and the impact this agreement has for Indonesia. This study uses a juridical-normative method by relying on literature studies and a descriptive-qualitative approach with the aim of analyzing what impacts are obtained and the implications arising from the ratification of the 2022 Singapore-Indonesia FIR agreement.

Keywords: *Agreement, Flight Information Region, implications, ratification, takeover.*

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

"*Globalism began as a vision of world with free trade, shared prosperity, and open borders. these are good, even noble things to aim for*."

-Deepak Chopra-

Kutipan di atas mengingatkan kita akan pentingnya kerjasama global, memang, bahwa dengan dunia yang sudah sangat semakin terhubung di mana hampir tidak ada jurang pemisah, maka kerjasama global sangatlah diperlukan, setiap negara harus berani membuka diri terhadap negara-negara tetangga. Salah satu cara untuk menjaga keterhubungan antar negara adalah melalui transportasi, dan sampai sekarang jenis transportasi yang paling cepat dan efisien adalah transportasi melalui jalur udara.

Hal di atas pastinya akan memberikan sebuah tanggung jawab yang berat bagi setiap negara dalam mengurus, mengelola, dan mengawasi wilayah kedaulatan udaranya karena berbatasan dan dilalui oleh pesawat-pesawat dari negara lain. Maka karena itu, lahirlah sebuah dua konvensi penting yaitu Konvensi Paris 1919 kemudian Konvensi Chicago 1944. Konvensi Chicago 1944 sejatinya merupakan revisi dari Konvensi Paris 1919, Konvensi Paris 1919 mengatur bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah darat dan lautnya, yang kemudian kembali diadopsi oleh Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang penerbangan sipil internasional.

Apabila kita mengacu kepada Konvensi Chicago 1944 terdapat prinsip-prinsip umum antara lain: (1) Kedaulatan; (2) Wilayah; (3) Pesawat sipil dan Pemerintah; (4) Penyalahgunaan penerbangan sipil.[1] Konvensi Chicago 1944 juga terbagi kedalam 22 bab, yang jumlah pasalnya sendiri berjumlah 96 Pasal. Bagian 1 mengatur tentang navigasi di ruang udara, dan dari beberapa hal yang menjadi materi pokok, terdapat satu hal yang harus dikritisi. Bahwa setiap penerbangan internasional yang akan melewati wilayah ruang udara, Negara peserta harus terjadwal oleh otoritas yang berwenang dari Negara peserta yang wilayah ruang udaranya akan dilewati oleh pesawat yang diatur

[1] Ni Putu Anggraeni, '*Convention on International Civil Aviation*' (2009) VI *Indonesia Journal of International Law*.[565].

pada Pasal 6.[2]

Terdapat keterkaitan antara hukum ruang udara yang menjadi bagian dari materi hukum internasional tersebut dengan prinsip kedaulatan yang merupakan bagian dari materi hukum tata negara, dapat disimpulkan bahwa negara peserta berwenang mengelola sendiri ruang wilayah udara yang juga termasuk wilayah kedaulatannya. Masalah ini diatur dalam konstitusi Indonesia pada pasal 25A UUD 1945 yang berbunyi:

"*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang*."

Pada umumnya, pengelolaan ruang udara diatur oleh negara yang berwenang itu sendiri. Akan tetapi dalam perkembangannya pengelolaan atas ruang udara tersebut dapat didelegasikan kepada negara lain.

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dalam Annex 11 memberikan penjelasan tentang *Flight Information Region* atau yang biasa disingkat dengan FIR. Organisasi tersebut mendefinisikan FIR dalam tiga konteks yaitu: (1) Keselamatan; (2) Keamanan; (3) Efisiensi penerbangan.[3] Secara umum, FIR adalah kewenangan sebuah negara dalam mengelola wilayah ruang udaranya untuk kepentingan penerbangan, ruang udara Indonesia sendiri dibagi menjadi dua FIR yang dikelola oleh dua pusat pelayanan lalu lintas udara, yaitu Jakarta *Air Traffic Service Center* untuk FIR Jakarta dan Makassar *Air Traffic Service Center* untuk FIR Ujung Pandang. Ruang udara Indonesia berbatasan langsung dengan sejumlah ruang udara negara lain, salah satunya adalah Singapura (FIR Singapura),[4] uniknya FIR Singapura mengatur mengenai pendelegasian pengelolaan sebagian besar ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna kepada Singapura, yang kenyataanya masih merupakan wilayah NKRI.

Berbicara tentang FIR Natuna, harus ditelusuri kembali ke tahun 1946 ketika Indonesia berjuang untuk mempertahankan kemerdekaannya. Saat itu, Indonesia belum menjadi anggota ICAO dan menghadapi doktrin laut lepas dimana kedaulatan negara

---

[2] *Ibid.*, hlm. 566.
[3] Ridha Aditya Nugraha, 2022. FIR dan Hubungan RI-Singapura. *https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura*. 2 Desember 2022 (10:51).
[4] AirNav Indonesia, 2018. Layanan Ruang Udara. *https://airnavindonesia.co.id/air/space*. 2018 (20:22).

dibatasi aturan 12 mil, termasuk di dalam Laut Natuna dan sekitarnya. Selain itu, kelangkaan sumber daya manusia dan tidak memenuhinya kesiapan teknologi Indonesia untuk melakukan pelayanan navigasi penerbangan dengan keselamatan standar yang tinggi, menjadi pertimbangan bagi ICAO menunjuk Singapura yang saat itu masih berada di bawah kendali Inggris untuk mengelola FIR Natuna.[5]

Pada akhirnya pengelolaan tersebut telah diambil alih kembali oleh Indonesia pada Tahun 2022 yang kemudian diratifikasi dalam bentuk Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Akan tetapi, perlu diketahui bahwa Indonesia tidak mengambil alih 100% pengelolaan ruang udara FIR Natuna, tetapi hanya ruang udara di atas ketinggian 37.000 kaki ke atas, sedangkan ketinggian 0-37.000 kaki kebawah masih didelegasikan ke Singapura. Bukan hanya itu kejanggalan yang ada, mengapa produk ratifikasi dari perjanjian FIR sendiri harus dalam bentuk Perpres? Apa alasan pemerintah melakukan tindakan tersebut, padahal dalam proses ratifikasi perjanjian internasional yang sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional, harus diutamakan berbentuk undang-undang. Oleh karena itu, permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah "**Implikasi Pengesahan Perjanjian (*Flight Information Region*) FIR Singapura-Indonesia 2022.**"

1.2 Rumusan Masalah

Adapun hal yang menjadi rumusan masalah dalam pembahasan tulisan ini adalah sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana implikasi setelah pengesahan perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura?

1.2.2 Apa upaya yang dapat dilakukan oleh Indonesia setelah disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* Jakarta dan *Flight Information Region* Singapura?

[5] Ridha Aditya Nugraha. '*Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore*' (2018) LXVII *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* (ZLW).[238].

1.3 Dasar Hukum

Aturan mengenai ruang wilayah udara, pengelolaan ruang wilayah, penerbangan di Indonesia, dan *judicial review* oleh Mahkamah Agung telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan Indonesia dan perjanjian internasional, antara lain:

1.3.1 Undang-Undang Dasar 1945;

1.3.2 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional;

1.3.3 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia;

1.3.4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;

1.3.5 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung;

1.3.6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;

1.3.7 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;

1.3.8 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan;

1.3.9 Peraturan Presiden Nomor. 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional;

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

1.3.11 Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018;

1.3.12 Konvensi Chicago 1944; dan

1.3.13 Annex 11 ICAO.

II. Analisis

Analisis dalam tulisan dan pembahasan ini akan menggunakan pendekatan yuridis normatif berupa analisis dampak setelah pengesahan FIR Singapura-Indonesia 2022, terkhusus apa upaya yang dapat dilakukan pemerintah kedepannya setelah disahkannya perjanjian FIR Singapura-Indonesia.

3.1 Implikasi Setelah Pengesahan Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022

Pendelegasian wilayah ruang udara kepada Singapura untuk 25 tahun kedepan menimbulkan banyak implikasi. Implikasi tersebut dinilai membuat Indonesia mengalami banyak kerugian, baik itu dari aspek kedaulatan, penerbangan, dan ekonomi.

2.1.1 Aspek Kedaulatan

Dalam kaitannya implikasi pengesahan perjanjian tersebut dengan aspek kedaulatan diatur dalam pada Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pendelegasian Penyediaan Pelayanan Navigasi penerbangan serta Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi:

"*Bersamaan dengan penyesuaian batas antara FIR Jakarta dan FIR Singapura dan mengacu pada prosedur yang ada saat ini diterapkan di Tanjungpinang Terminal Control Area dan Control Zone,* ***Republik Indonesia wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura*** *penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara yang berjarak radius 90 mil laut dari koordinat 01 °13'24"LU 103°51'24"BT dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan dan bagian selatan Singapura, ditetapkan sebagai Sektor A (dengan rincian di Peta 2).*"

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjelaskan bahwa *"The Contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory"* yang artinya setiap negara mempunyai kedaulatan penuh atas ruang udara yang ada di atas wilayahnya.

Berdasarkan kedua pasal tersebut jelas menunjukkan bahwa, memang perjanjian FIR ini tidak memberikan kedaulatan wilayah udara yang diatur dalam perjanjian kepada Singapura, tetapi ini secara tidak langsung memberikan celah baru bagi ancaman kedaulatan NKRI. Wilayah ruang udara tersebut termasuk wilayah kedaulatan yang seharusnya dijaga dan dikelola sepenuhnya oleh Pemerintah, sesuai yang telah diatur pada Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945.

TNI AU pastinya merasa terancam oleh situasi ini, karena mereka tidak dapat melakukan misi mereka dengan bebas di wilayah udara mereka sendiri. Terkhusus karena mereka melakukan penerbangan negara (militer) dan bukan penerbangan sipil dan komersial. Pada Tahun 1991, ketika sebuah pesawat TNI AU dengan penumpang VIP,

yaitu mantan Menteri Pertahanan RI, ketika melintas terpaksa berargumen selama lima belas menit dengan FIR Singapura untuk mendapatkan izin mendarat di wilayahnya sendiri, yaitu Pulau Natuna. Bisa dibayangkan bagaimana penerbangan militer yang termasuk misi rahasia ini bahkan harus mendapat persetujuan dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura terlebih dahulu. Dengan kata lain, bahkan TNI AU ketika bertugas secara tidak langsung berada di bawah pengawasan Singapura dan oleh karenanya tidak dapat merahasiakan apapun dari Singapura.[6]

Antara FIR dan isu-isu atas kedaulatan dan keamanan tidak mungkin dapat dipisahkan. Meskipun FIR sama sekali tidak secara eksplisit berkaitan dengan kedaulatan, dengan mendelegasikannya kepada negara lain pemerintah tidak dapat bergerak bebas dalam wilayah negaranya sendiri. Mengingat ketika terjadinya situasi darurat, dengan pemberlakuan FIR tersebut dapat menghambat upaya penegakan hukum oleh TNI AU Indonesia terhadap penerbangan yang masuk daftar hitam.[7]

Dua pasal tersebut secara jelas merincikan ruang wilayah udara tetap sebagai bagian dari wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Akan tetapi apabila kita cermati kata “nusantara” terdiri dari 2 kata yaitu nusa artinya pulau dan antara yang berarti luar atau seberang, kata tersebut berarti kepulauan yang membentang dari Sumatera sampai Papua. Hal yang perlu dilihat adalah bahwa selain pulau-pulau yang disatukan perairan yang membentang diantara pulau-pulau tersebut, terdapat langit biru yang juga membentang di atasnya.[8] Seyogyanya bahwa pemilik dari ruang-ruang udara itulah yang seharusnya mengelola ruang-ruang udara itu, bukanya didelegasikan ke negara lain.

Terdapat kasus lain bahwa hal ini tidak hanya berdampak pada TNI AU, melainkan juga pesawat sipil yang mendapatkan perlakuan diskriminatif dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Kapten Pilot Christian Bisara mengaku pernah diminta menurunkan ketinggian pesawat Garuda yang dikendalikannya karena jalur yang dilalui akan digunakan pesawat lain.[9]

---

[6] *Ibid*., hlm. 241.

[7] Yaries Mahardika Putro, Ridha Aditya Nugraha, 2022. *Quo vadis, FIR above Riau and Natuna islands?*https://www.thejakartapost.com/paper/2022/08/18/quo-vadis-fir-above-riau-and-natuna-islands.html 2 Desember 2022 (10:51).

[8] Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H., [et.,al.], *Green and Blue Constitution*: Undang-Undang Dasar Berwawasan Nusantara (Rajawali Pers 2021).[168].

[9] Sudrajat, 2022. RI Ambil Alih Ruang Udara di Natuna, Singapura Tetap "Cuan". *https://news.detik.com/kolom/d-5916449/ri-ambil-alih-ruang-udara-di-natuna-singapura-tetap-cuan*. 4 Desember 2022 (11:48).

Selain itu, Pasal 7 Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 memuat durasi perjanjian FIR yakni berlaku selama 25 tahun mendatang setelah perjanjian itu disahkan. Hal ini jelas sangat merugikan dan menjadi ancaman bagi keutuhan kedaulatan wilayah ruang udara Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2.1.2 Aspek Wilayah Penerbangan

Di samping aspek kedaulatan, dampak disahkannya perjanjian FIR Singapura secara langsung berpengaruh pada aspek wilayah penerbangan. Pada Pasal 2 Ayat (2) berbunyi:

"***Republik Indonesia juga wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura*** *penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan, ditetapkan sebagai Sektor B (dengan rincian di Peta 2).*"

Dalam Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 tersebut dijelaskan bahwa Indonesia mendelegasikan penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 dari permukaan hingga 37.000 kaki kepada Singapura. Sehingga dalam hal mengelola kegiatan penerbangan yang melewati ruang udara seperti yang ditentukan dalam peraturan tersebut merupakan kewenangan milik Otoritas Penerbangan Sipil Singapura untuk mengelolakegiatan penerbangan yang melewati ruang udara tersebut.

Sementara itu, faktanya sebagian besar penerbangan komersial beroperasi pada rentang ketinggian 31.000 hingga 37.000 kaki,[10] karena rentang ketinggian 31.000 hingga 37.000 kaki merupakan rentang ketinggian "akhir" dari ruang udara dan pelaksanaan penerbangan udara berada pada rentang tersebut. Hal ini diakibatkan ketinggian di atas 37.000 kaki sendiri sudah mencakup ruang hampa, yang mana akan memberikan dampak pada jasa pengelolaan penerbangan. Dengan disahkannya perjanjian ini maka Indonesia kehilangan sebagian kewenangan dalam mengelola wilayah ruang udaranya sendiri karena telah didelegasikan kepada Singapura.

Hal tersebut dapat menimbulkan penyalahgunaan wilayah penerbanganIndonesia yang mana bertentangan dengan *preambule* dari Konvensi Chicago 1944, yang jelas-jelas dibuat untuk mencegah penyalahgunaan wilayah ruang udara, *preambule* tersebut berbunyi:

---

[10] CNN Indonesia, 2022. Ambil Alih FIR dari Singapura, RI Hanya Kelola di atas 37 Ribu Kaki. *https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220126073725-106-751274/ambil-alih-fir-dari-sin gapura-ri-hanya-kelola-di-atas-37-ribu-kaki*. 30 September 2022 (10:30).

"*WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security*."

2.1.3 Pendapatan Penerbangan yang Diterima Sulit Memiliki Transparansi

Dalam Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022, lebih tepatnya pada Pasal 6 Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 tersebut mengatur mengenai biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan. Pasal 6 berbunyi:

"*Pemerintah Republik Singapura wajib menagihkan atas nama dan untuk Pemerintah Republik Indonesia, biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan terhadap penerbangan pesawat udara sipil yang melintas di Sektor A dan B. Besaran biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan di Sektor A dan B akan disepakati bersama oleh Para Pihak*."

Pasal 6 tersebut memang secara jelas menerangkan bahwa besaran biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan di Sektor A dan B akan disepakati oleh pihak Indonesia dan Singapura. Akan tetapi pasal ini menimbulkan tantangan tersendiri. Seperti yang telah dibahas di atas, Otoritas Penerbangan Sipil Singapura merupakan lembaga yang berhak mengelola ruang udara serta menjadi pihak pertama yang mengetahui secara langsung besaran pendapatan biaya komersial yang diterima.

Di satu sisi, perhitungan biaya komersial tersebut tampaknya masih belum menguntungkan bagi Indonesia. Terdapat laporan bahwa pada tahun 2015 setiap penerbangan pada rute Sektor A dikenai biaya enam Dolar AS, sementara hanya 50 sen atau sekitar 8% yang dialokasikan ke Indonesia. Jumlah hingga Rp 56.728.953.785 (USD 4.202.144) disediakan untuk Indonesia dari Sektor A FIR Natuna tahun 2011.20 Sayangnya, kurang transparan karena Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia tidak memiliki akses penuh ke data Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Hal ini membuat Indonesia kehilangan banyak sumber daya yang seharusnya dialokasikan untuk mengembangkan infrastruktur pelayanan navigasi penerbangan Indonesia; apalagi mengingat pendapatan inidihasilkan di atas wilayah Indonesia sendiri.[11]

[11] Ridha Aditya Nugraha, *Op. Cit.* hlm. 240.

2.1.4 Bertentangan dengan Perundang-undangan Dahulu

Masalah terakhir yang disebabkan dari implikasi pengesahan Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 adalah bahwa ratifikasi perjanjian ini bertentangan dengan berbagai macam perundang-undangan yang telah diterbitkan sebelumnya.

Terdapat beberapa ketentuan yang dilanggar dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pertama, Pasal 5 BAB IV tentang Kedaulatan atas Wilayah Udara. Pasal ini dengan tegas menjelaskan bahwa Indonesia bertanggung jawab dan berwenang untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya yang merupakan bagian dari wilayah negara Indonesia. Dengan didelegasikannya penyediaan pelayanan navigasi penerbangan atas sebagian ruang udara kepada Singapura, Indonesia tidak mempunyai wewenang penuh atas wilayahnya jelas bertentangan dengan keberlakuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut.

Dilanjutkan pada Pasal 458, pasal tersebut mengamanatkan bagi pemerintah dalam waktu 15 tahun sejak undang-undang disahkan, harus mengevaluasi seluruh perjanjian pendelegasian pengelolaan wilayah udara dan memberikan pengelolaannya kepada penyedia jasa navigasi udara Indonesia. Sedangkan, Perpres Nomor 109 tahun 2022 justru kembali mendelegasikan ruang udara yang tertera dalam perjanjian tersebut kepada pemerintah Singapura.

Kedua, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 merupakan antitesis dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000. Bagaimana Indonesia bisa mengawasi kegiatan pesawat udara yang melintasi wilayah tersebut, dan memberikan pengelolaan ruang udara kepada penyedia jasa navigasi udara apabila Indonesia kembali mendelegasikan pengelolaan ruang udaranya pada ketinggian 0–37.000 kaki kepada singapura. Hal ini dapat menimbulkan potensi masalah yang besar nantinya, karena tidak hanya bersinggungan dengan kedaulatan tetapi juga lalu lintas penerbangan baik domestik maupun asing. Maka, oleh karena itu dapat menjadi potensi pertentangan antara Perjanjian FIR dengan UU Penerbangan.[12]

Ketiga, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 ini bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021. Pada Pasal 107 Ayat (1) peraturan pemerintah tersebut dijelaskan bahwa, "*Penyelenggaraan pelayanan Navigasi Penerbangan di*

[12] Alif Nurfakhri Muhammad, 2022. Ratifikasi Perjanjian FIR Disahkan, Apa Langkah Indonesia Selanjutnya? *https://amp-kompas-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.kompas.com/nasional/read/2022/09/09/12503421/ratifikasi-perjanjian-fir-disahkan-apa-langkah-indonesia-selanjutnya*. 30 September 2022 (10:40).

Indonesia dilaksanakan oleh lembaga yang dibentuk Pemerintah Pusat." Hal ini bertentangan dengan ketentuan FIR yang kembali mendelegasikan ruang wilayah udara Indonesia kepada Singapura, sehingga menyebabkanpenyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah tersebut dilaksanakan oleh Singapura, bahkan bisa diperpanjang 25 tahun.

Keempat, Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Pada pasal 89 tertera bahwa, struktur tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan diatur oleh penyelenggara jasa pelayanan navigasi penerbangan, ini berarti bahwa Singapura yang berhak mengatur struktur tarif jasa pelayanan navigasi penerbangan. Hal ini diakibatkan Indonesia mendelegasikan penyediaan pelayanan navigasi penerbangan di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna kepada Singapura.

3.2 Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Indonesia Setelah Disahkannya Perjanjian FIR Singapura-Indonesia

2.2.1 Ketentuan Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia

Seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional dan Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018, Indonesia menggunakan sistem campuran dalam meratifikasi sebuah perjanjian internasional kedalam hukum nasional.[13] Terdapat dua cara, yaitu melalui lembaga legislatif yang akan menghasilkan undang-undang sebagai produk ratifikasi itu sendiri, dan eksekutif yang akan menghasilkan peraturan presiden sebagaimana telah diatur dalam Pasal 9 ayat (2) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000.

Terdapat beberapa ketentuan yang mengharuskan perjanjian internasional diratifikasi dalam bentuk undang-undang oleh lembaga legislatif, sebagaimana telah diatur pada Pasal 10 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 yang berbunyi;"*Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang apabila berkenaan dengan: a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara; b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. kedaulatan atau hak berdaulat negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah hukum baru; f. pinjaman dan/atau hibah luar negeri*."

[13] Karmila Hippy. 'Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia' (2013) I *Lex Administratum*.[92].

Sedangkan, untuk ratifikasi perjanjian internasional dalam bentuk perpres dilakukan atas perjanjian yang mensyaratkan adanya pengesahan sebelum mulai berlakunya perjanjian sehingga memiliki materi yang bersifat prosedural dan memerlukan penerapan dalam waktu singkat tanpa mempengaruhi peraturan perundang-undangan nasional. Jenis-jenis perjanjian yang termasuk dalam kategori ini di antaranya adalah perjanjian induk yang menyangkut kerja sama dibidang: (1) Ilmu pengetahuan dan teknologi; (2) Ekonomi; (3) Teknik; (4) Perdagangan; (5) Kebudayaan; (6) Pelayaran niaga; (7) Penghindaran pajak berganda; (8) Kerjasama perlindungan penanaman modal; (9) Perjanjian-perjanjian yang bersifat teknis.[14]

2.2.2 Kesesuaian Prosedur Ratifikasi Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022

Dalam Pasal 10 huruf a Undang-Undang No 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional terdapat ketentuan mengenai masalah politik, pertahanan, dan keamanan negara. Setiap perjanjian internasional yang didalamnya terdapat tiga ketentuan seperti yang telah disebutkan oleh pasal di atas mengharuskan ratifikasi perjanjian internasional ke dalam bentuk undang-undang. Pasal 2 ayat (1) dan (2) tentang Pendelegasian Pelayanan Navigasi Penerbangan Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 menerangkan bahwa:

"*Bersamaan dengan penyesuaian batas antara FIR Jakarta dan FIR Singapura dan mengacu pada prosedur yang ada saat ini diterapkan di Tanjungpinang Terminal Control Area dan Control Zone, Republik Indonesia wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara yang berjarak radius 90 mil laut dari koordinat 01 °13'24"LU 103°51'24"BT dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan dan bagian selatan Singapura, ditetapkan sebagai Sektor A (dengan rincian di Peta 2).*"

"*Republik Indonesia juga wajib mendelegasikan kepada Republik Singapura penyediaan pelayanan navigasi penerbangan yang tertuang di dalam Apendiks 1 pada ruang udara dengan ketinggian dari permukaan hingga 37.000 kaki di dalam batas FIR Jakarta yang disesuaikan, ditetapkan sebagai Sektor B (dengan rincian di Peta 2).*"

---

[14] Tri Jata Ayu Pramesti, S.H. 2022. Status Hukum UU Ratifikasi. https://www.hukumonline.com/klinik/a/status-hukum-uu-ratifikasi-lt4c69b1cbd0492. 27 September 2022 (10:30).

Penjelasan di atas menunjukkan pengaturan mengenai pendelegasian penyediaan pelayanan navigasi penerbangan kepada Singapura. Namun, secara implisit hal tersebut dapat dipahami menyangkut mengenai masalah politik, pertahanan, dan keamanan negara. Seperti yang diketahui bahwa pihak yang mengelola dan mengetahui seluruh aktifitas di ruang udara seperti halnya dalam Peraturan Presiden Nomor 109 tahun 2022 adalah Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Maka, dengan adanya ketentuan ini berdampak pada fungsi TNI sebagai alat pertahanan negara dalam menjalankan fungsinya yang menyangkut masalah pertahanan, keamanan negara, hingga masalah politik.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia menjelaskan, TNI memiliki fungsi untuk menangkal dan menindak setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata baik dari luar maupun dalam negeri yang mengancam kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa serta memulihkan kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan.[15] Sehingga dapat disimpulkan bahwa TNI AU memiliki kewenangan dalam melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan udara.

Sedangkan, Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2009 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia menegaskan Komando Pertahanan Udara Nasional bertugas untuk menyelenggarakan upaya pertahanan dan keamanan terpadu atas wilayah udara nasional secara mandiri maupun bekerja sama dengan Komando Utama operasional lainnya dalam mewujudkan kedaulatan dan keutuhan serta kepentingan lain dari NKRI.[16] Upaya pertahanan dan keamanan tidak dapat dilaksanakan apabila TNI AU harus selalu meminta izin kepada Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Ini jelas menunjukkan bahwa Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 seharusnya diratifikasi ke dalam bentuk undang-undang. Akan tetapi, pada kenyataanya perjanjian FIR ini disahkan dalambentuk Peraturan Presiden (Perpres).

Oleh karena itu, maka Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 dapat dikatakan inkonstitusional, karena seharusnya produk ratifikasi Perjanjian FIRharus dalam bentuk undang-undang, melewati lembaga legislatif. Oleh karena produk ratifikasi ini dalam hierarki perundang-undangan dibawah undang-undang, maka terdapat hal yang dapat

[15] Ridha Aditya Nugraha, Konrardus Elias Liat Tedemaking, dan Vicia Sacharissa. 'Penguatan Kedaulatan Negara di Udara dan Urgensi Sinkronisasi Hukum' (2021 XLIII *Jurnal Kertha Patrika*.[73].
[16] *Ibid*., hlm. 74.

dilakukan yaitu menguji legalitas perundang-undangan ini melalui *judicial review*.

2.2.3 Macam-macam Hak Menguji

Terdapat dua macam hak menguji, yaitu hak menguji formil (*Formele Toetsingsrecht*) dan hak menguji materiil (*Materiele Toetsingsrecht*). Hak uji materiil (HUM) adalah hak yang dimiliki oleh Mahkamah Agung untuk menilai materi muatan suatu peraturan perundang-undangan dibawah undang-undang terhadap peraturan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.[17] Hal tersebut diatur pada Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945:

"*Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat kasasi, menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang, dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh undang-undang*."

Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 semakin diperjelas dengan Pasal 31A Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, yang berbunyi:

"*Permohonan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang diajukan langsung oleh pemohon atau kuasanya kepada Mahkamah Agung dan dibuat secara tertulis dalam bahasa Indonesia*."

Sedangkan yang dimaksud dengan hak menguji formil adalah kewenangan untuk menilai, apakah suatu produk legislatif seperti undang-undang terbentuk melalui prosedur sebagaimana yang telah ditentukan dan diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.[18] Mengenai kriteria atau syarat-syarat pemohon tidak diatur secara jelas, tetapi dari beberapa Putusan Mahkamah Agung mengenai HUM, pemohon dari kelompok masyarakat tidak perlu harus dari organisasi yang berbadan hukum. Contohnya Putusan MA tanggal 23 2001 No. 03 P/HUM/2000, tentang permohonan uji materiil terhadap Peraturan Pemerintah, (PP) No. 19 tahun 2000 tentang Tim Gabungan Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (TGPTPK), dan Putusan MA tanggal 9 September 2002 No. 05.G/HUM/2001 tentang permohonan uji materiil terhadap PP No. 110 tahun 2000

---

[17] Asep Nursoba, 2021. Pengujian Peraturan Perundang-Undangan di Bawah Undang-Undang. *https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/prosedur-berperkara/hak-uji-materiil-ppu*. 28 September 2022 (10:30).

[18] Sofyan Sitompul, 'HAK UJI MATERIIL (Menurut Amandemen UUD 1945 dan Perbandingan MA di Amerika Serikat)' (2004) I Jurnal Legislasi Indonesia.[7].

tentang kedudukan keuangan DPRD.[19]

2.2.4 Uji Formil Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengambilalihan FIR

Dari penjelasan di atas, maka dapat diajukan uji formil terhadap prosedur Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Oleh karena terdapat kebebasan bagi yang berhak mengajukan *judicial review* ke Mahkamah Agung, sampai saat tulisan ini ditulis telah terdapat beberapa pihak yang mengajukan *judicial review* ke Mahkamah Agung. Beberapa diantaranya Dr. Supri Abu, S.H., M.H., Pusat Studi *Air Power Centre* yang berstatus sebagai mitra pemerintah (PSAIP), dan beberapa lembaga lain. Sebagai badan hukum, Pusat Studi *Air Power* Indonesia (PSAIP) merupakan salah satu lembaga yang berwenang mengajukan uji formil ke Mahkamah Agung. Hal ini disebabkan karena lembaga ini adalah lembaga yang bekerja sama dengan pemerintah dalam penguatan keamanan udara, memahami potensi kedirgantaraan yang dimiliki, penyusunan strategi yang mumpuni untuk menjaga kedaulatan wilayah, dan memberikan gagasan serta solusi terhadap berbagai isu kedirgantaraan.

3.3 Dilema Hak Uji Formil Dalam Sistem Hukum Indonesia

2.3.1 Kedudukan Undang-undang Ratifikasi di Indonesia

Undang-undang seperti yang kita tahu adalah produk hukum, yang dibuat oleh DPR RI dan disahkan bersama oleh presiden, lalu muncul pertanyaan, bagaimana kedudukan undang-undang ratifikasi di Indonesia? Apabila kita membaca Pasal 1 Ketentuan Umum Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Peraturan Perundang-undangan, pada pasal tersebut hanya dijelaskan bahwa peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.[20]

Dalam ketentuan di atas tidak memberikan perincian yang jelas terhadap apa yang dimaksud dengan undang-undang itu sendiri, artinya hanya ada satu macam undang-

[19] Tulus Yudi Widodo, 2022. Hak Uji Materiil Oleh Mahkamah Agung Untuk Menguji Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang di Indonesia. *https://conference.untag-sby.ac.id/index.php/whum/article/download/514/223*. 8 Desember 2022 (18:10).

[20] Nurhidayatuloh. 'Dilema Pengujian Undang-Undang Ratifikasi Oleh Mahkamah Konstitusi Dalam Konteks Ketatanegaraan RI.' (2016) IX Jurnal Konstitusi.[126].

undang berdasarkan yurisdiksi yaitu "undang-undang" yang dibentuk oleh DPR (*House of Representative*). Hanya saja menurut Nurhidayatuloh bahwa undang-undang terbagi kedalam dua macam yakni undang-undang "biasa" dan undang-undang yang berisi perjanjian internasional.[21]

Oleh karena berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku tidak mengatur secara jelas tentang kedudukan hukum undang-undang ratifikasi dan hanya mengakui satu macam undang-undang, maka undang-undang ratifikasi mau tidak mau harus dikategorikan sebagai bagian dari undang-undang dan mengikuti hierarki sistem hukum di Indonesia.

Constitutional review adalah proses ketika Mahkamah Konstitusi melakukan pengujian terhadap undang-undang menggunakan konstitusi sebagai kebenaran paradigma pengujian, undang-undang yang berisi norma apapun yang dianggap telah bertentangan dengan norma konstitusi dan melanggar hak konstitusional seseorang, maka dapat dijadikan objek uji. Terdapat sesuatu yang unik, bagaimana jika yang diujikan adalah undang-undang ratifikasi perjanjian internasional, apakah undang-undang tersebut dapat dijadikan objek uji? Kemudian bagaimana jika diputus oleh Mahkamah Konstitusi isinya bertentangan dengan Undang-Undang Dasar?

Dilema mengenai apakah undang-undang ratifikasi termasuk "undang-undang" atau bukan telah menjadi persoalan yang harus dipahami secara mendalam. Memang benar secara substansi materi undang-undang ratifikasi berbeda dengan undang-undang "biasa". Karena MK telah mengeluarkan preseden ketika mereka menolak uji Undang-undang Ratifikasi Piagam Asean. Hakim Konstitusi, Maria Farida berpendapat Undang-Undang tentang Pengesahan Perjanjian Internasional bukanlah suatu peraturan perundang-undangan yang substansinya bersifat normatif, yang *adressat* normanya dapat secara langsung ditujukan kepada setiap orang, tetapi merupakan persetujuan dari Dewan Perwakilan Rakyat terhadap perjanjian internasional yang telah dibuat oleh Pemerintah untuk memenuhi Pasal 11 UUD 1945, dan diberi "baju" dengan undang-undang.[22]

2.3.2 Mungkinkah *Judicial Review* Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022

Melihat bahwa Mahkamah Konstitusi menolak uji undang-undang ratifikasi perjanjian internasional membuat isu Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 menjadi

---

[21] *Ibid.*

[22] Mahkamah Konstitusi, 2013. MK Tolak Uji UU Ratifikasi Piagam ASEAN. *https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=8155*. 7 Oktober 2022 (12:30).

semakin dilematis, sampai saat tulisan ini ditulis belum pernah ada kasus di mana Mahkamah Agung menguji perpres yang merupakan ratifikasi perjanjian internasional. Akan tetapi, berdasarkan hukum positif di Indonesia seharusnya perpres ratifikasi perjanjian internasional dapat dijadikan objek uji ke Mahkamah Agung, karena hal tersebut merupakan kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji perundang-undangan di bawah undang-undang.

Best case adalah apabila Mahkamah Agung menerima permohonan *judicial review* perpres tersebut, sedangkan untuk *worst case* adalah apabila Mahkamah Agung menolak permohonan *judicial review*. Dalam lapangan hukum internasional, apabila terdapat ketentuan perjanjian internasional yang bertentangan dengan kepentingan nasional, perjanjian tersebut tidak dapat dibatalkan, hanya ketentuan-ketentuannya saja yang disesuaikan sebelum proses ratifikasi. Sedangkan untuk mengakhiri suatu perjanjian internasional secara sepihak, pihak lain juga harus menerima pengakhiran perjanjian tersebut, apabila pihak lain tersebut menolak, perjanjian tersebut tidak dapat diakhiri.

III. Penutup

3.1 Kesimpulan

Perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 sangat merugikan Indonesia dari berbagai aspek, dalam aspek kedaulatan, pendelegasian memberi celah baru yang akan mengancam kedaulatan NKRI secara implisit. Pendelegasian ini mengakibatkan TNI AU tidak dapat menjalankan tugasnya secara efektif karena seluruh aktivitas udara yang dilakukan di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna diawasi oleh Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Pada aspek wilayah penerbangan, Indonesia turut dirugikan dengan menyerahkan pendelegasian pengelolaan ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Laut Natuna dari rentang di atas permukaan sampai 37.000 ribu kaki kepada Singapura, hal ini membuat Indonesia kehilangan sebagian kewenangan dalam mengelola wilayah ruang udaranya sendiri, terkhusus pelaksanaan penerbangan udara berada pada rentang tersebut. Hal tersebut juga berdampak pada pendapatan penerbangan, Indonesia kehilangan banyak pendapatan dari pemasukan setiap penerbangan yang melewati ruang udara tersebut mengingat Bandara Changi adalah salah satu bandara tersibuk di dunia, Ini diakibatkan sulitnya akses yang dimiliki ke data Otoritas Penerbangan Sipil Singapura. Tidak hanya itu, Perjanjian FIR Singapura-

Indonesia 2022 bertentangan dengan berbagai perundang-undangan yang adat. Oleh karenanya, ada beberapa cara alternatif untuk menindaklanjuti ketimpangan perjanjian FIR ini yaitu dengan uji konstitusionalitas terhadap Presiden Nomor 109 Tahun 2022. Akan tetapi, solusi tersebut masih menuai dilema dikarenakan diterima atau tidaknya pengajuan uji konstitusionalitas tersebut tidak akan berdampak pada perjanjian FIR Singapura-Indonesia 2022 yang telah disahkan. Sebab, perjanjian internasional ini disahkan atas kesepakatan bersama dan akan terus berjalan hingga 25 tahun ke depan.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012).

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4439).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4958).

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234).

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075).

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644).

Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Tentara Nasional Indonesia.

Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas antara *Flight Information Region* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 1750).

Putusan Mahkamah Konstitusi (MK) Nomor 13/PUU-XVI/2018.

Konvensi Chicago 1944.

Annex 11 ICAO.

Buku

Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H. (2021). *Green and Blue Constitution: Undang-Undang Dasar Berwawasan Nusantara* (1st ed.). Rajawali Pers.

Jurnal

Ni Putu Anggraeni. (2009). Convention on International Civil Aviation. *Indonesia Journal of International Law, VI,* 565.

https://www.neliti.com/publications/67787/convention-on-international-civil-aviation.

Ridha Aditya Nugraha. (2018). *Flight Information Region above Riau and Natuna Islands: The Indonesian Efforts to Regain Control from Singapore*. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, *LXVII*, 238. https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/zlw67&section=16.

Karmila Hippy. (2013). Praktik Ratifikasi Perjanjian Internasional di Indonesia. *Lex Administratum*, *I*, 92. https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/3019.

Ridha Aditya Nugraha, Konrardus Elias Liat Tedemaking, dan Vicia Sacharissa. (2022, April). Penguatan Kedaulatan Negara di Udara dan Urgensi Sinkronisasi Hukum. *Jurnal Kertha Patrika*, *XLIII*, 73. https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthapatrika/article/download/66701/39337.

Nurhidayatuloh. (2016). 'Dilema Pengujian Undang-Undang Ratifikasi Oleh Mahkamah Konstitusi Dalam Konteks Ketatanegaraan RI. *Jurnal Konstitusi*, *IX*, 126. https://jurnalkonstitusi.mkri.id/index.php/jk/article/view/126.

Internet

Ridha Aditya Nugraha. (2022, Februari 25). FIR dan Hubungan RI-Singapura. *Kompas.id*.

https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/02/24/fir-dan-hubungan-ri-singapura.

AirNav Indonesia. (2018). *Layanan Ruang Udara*. AirNav Indonesia. Retrieved Desember 10, 2022, from https://airnavindonesia.co.id/air/space.

Yaries Mahardika Putro, Ridha Aditya Nugraha. (2022, Februari 19). *Quo vadis, FIR above Riau and Natuna islands*? *The Jakarta Post*. https://www.thejakartapost.com/paper/2022/08/18/quo-vadis-fir-above-riau-and-natuna-islands.html.

Sudrajat. (2022, Januari 27). RI Ambil Alih Ruang Udara di Natuna, Singapura Tetap "Cuan". *detik.com*. https://news.detik.com/kolom/d-5916449/ri-ambil-alih-ruang-udara-di-natuna-singapura-tetap-cuan.

CNN Indonesia. (2022, Januari 26). Ambil Alih FIR dari Singapura, RI Hanya Kelola di atas 37 Ribu Kaki" (CNN Indonesia. *CNN Indonesia*. https://www.cnnindonesia.com/internasional/20220126073725-106-751274/ambil-alih-fir-dari-singapura-ri-hanya-kelola-di-atas-37-ribu-kaki.

Alif Nurfakhri Muhammad. (2022, September 9). Ratifikasi Perjanjian FIR Disahkan, Apa Langkah Indonesia Selanjutnya? *Kompas.com*.https://amp-kompas-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.kompas.com/nasional/read/2022/09/09/12503421/ratifikasi-perjanjian-fir-disahkan-apa-langkah-indonesia-selanjutnya.

Tri Jata Ayu Pramesti, S.H. (2018, Mei 15). *Status Hukum UU Ratifikasi*. Hukumonline.com. Retrieved September 27, 2022, from

https://www.hukumonline.com/klinik/a/status-hukum-uu-ratifikasi-lt4c69b1cbd0492.

Asep Nursoba. (2021, Juli 18). *Pengujian Peraturan Perundang-Undangan di Bawah Undang-Undang*. Kepaniteraan Mahkamah Agung. Retrieved September 28, 2022, from https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/prosedur-berperkara/hak-uji-materiil-ppu.

Mahkamah Konstitusi. (2013, Februari 26). *MK Tolak Uji UU Ratifikasi Piagam ASEAN*. MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA. Retrieved Oktober 7, 2022, from https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=8155.

Dokumen Lainnya

Tulus Yudi Widodo. (2022). *Hak Uji Materiil Oleh Mahkamah Agung Untuk Menguji Peraturan Perundang-Undangan dibawah Undang-Undang di Indonesia*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya (UNTAG). Retrieved Desember 8, 2022, from https://conference.untag-sby.ac.id/index.php/whum/article/download/514/223.

TINJAUAN YURIDIS DALAM PELANGGARAN UDARA SECARA TAK TERJADWAL OLEH PESAWAT *ETHIOPIAN AIRLINES* BAGI KEDAULATAN WILAYAH INDONESIA

Elsa Az-Zahra

Universitas Sriwijaya

ABSTRAK

Merujuk pada Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, batas wilayah atau *territorial* udara Indonesia mengikuti batas kedaulatan yang sama di darat dan laut; yang mana, berdasarkan Pasal 3 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, tiap-tiap negara berpantai bisa menetapkan lebar laut di wilayah yurisdiksinya hingga maksimal 12 mil jika diukur dari garis terluar. Akibatnya, apabila ada pesawat yang melintasi Indonesia, diwajibkan bagi mereka untuk tunduk kepada yurisdiksi kedaulatan negara yang bersangkutan. Kasus yang menimpa Pesawat *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah salah satu contoh pelanggaran terhadap batas wilayah udara dalam kategori *non-scheduled flight* yang pada ujungnya memaksa TNI AU melakukan tindakan *force down* sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018. Akan tetapi, persengketaan pendapat justru timbul dari pihak maskapai yang menyatakan bahwa pihaknya tak melakukan kesalahan sama sekali bila didasarkan pada Pasal 5 Konvensi Chicago Tahun 1944. Perbedaan perspektif ini menghantarkan penulis untuk mengkritisi persoalan yang terjadi melalui ketentuan Hukum Nasional maupun Hukum Internasional yang sifatnya *ius constitutum* dan *ius constituendum* beserta teori-teori doktrinasi yang dipakai oleh Indonesia dalam menentukan batas wilayah udaranya. Dengan menggunakan metode yuridis-normatif melalui pendekatan kepustakaan, peraturan perundang-undangan, hingga komparasi yang dilandaskan oleh situs media terpercaya, ditemukanlah hasil penelitian yang meliputi keterlibatan erat antara Hukum Internasional, Hukum Nasional, dan Yurisdiksi Nasional yang menegaskan bahwasannya tindakan *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah sebuah pelanggaran sehingga penulis pun menawarkan beberapa solusi-solusi bersifat aplikatif bagi Kedaulatan Wilayah NKRI.

Kata Kunci: Hukum Internasional; *Non-Scheduled Flight;* Batas Wilayah Udara; *Force Down.*

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Diuraikan dari Pasal 1 ayat (2) dan (3) Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 mengenai Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria, seluruh bumi, air, ruang angkasa, disertai seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalamnya ialah karunia Tuhan Yang Maha Esa dan juga merupakan kekayaan nasional dengan hubungannya yang bersifat abadi.[1] Sementara itu, dalam Pasal 2 dari peraturan yang sama pula dilanjutkan bahwa segala aspek tersebut sejatinya berada di bawah penguasaan negara dalam hal mencapai arti kebahagiaan, kemakmuran, kemerdekaan, hingga kesejahteraan bagi masyarakat dan negara hukum Indonesia yang adil, makmur, dan berdaulat.[2] Simpulnya, Indonesia—sebagai bagian dari hukum itu sendiri—menolak keras unsur apa pun yang berpotensi merusak kedaulatan maupun kemakmuran negeri dan salah satu aspek yang berkaitan erat dengan Hukum Internasional adalah aspek ruang angkasa yang bisa diartikan sebagai ruang di atas air dan bumi. Akan tetapi, masih banyak permasalahan-permasalah perihal pelanggaran lalu lintas udara yang berelasi kuat dengan batas kedaulatan *territorial* suatu negara; dan salah satu kasus yang sempat menimpa Indonesia adalah kasus melintasnya *Ethiopian Airlines* ETH3728 di langit Batam yang membuat TNI AU terpaksa turun tangan dengan menggunakan pesawat tempur agar pesawat kargo beranggotakan 6 awak tersebut dapat segera di-*force down*.[3] *Force down* sendiri sebenarnya merupakan sebuah tindakan yang diperbolehkan apabila pesawat asing yang berkaitan tak memegang akses izin yang jelas dan bersikap seolah-olah enggan mengindahkan perintah untuk meninggalkan wilayah udara NKRI berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018.

Namun nyatanya, ketentuan perundang-undangan nasional tersebut bukanlah satu-satunya aspek yuridis yang dipakai kala menghadapi prahara ini sebab maskapai *Ethiophian Airlines* sendiri memberikan pernyataan yang—pada intinya—menyatakan bahwa mereka seharusnya diperbolehkan untuk melintasi wilayah udara suatu negara tanpa adanya izin sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 5 Konvensi Chicago di tahun

---

[1] Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 104).
[2] *Ibid.*
[3] Grid Network. 'Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara' (Tribunnews.com, 2019) Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara - Tribunnews.com> accessed 4 November 2022.

1944. Selain itu, mereka juga menjadikan kepenguasaan Singapura atas FIR yang ada di sekitaran Batam sebagai alasan mengapa sang pilot dapat mengira bahwa sama sekali tak salah bila tak meminta izin kepada Pemerintah Republik Indonesia. Perbedaan perspektif-perspektif inilah yang menghasilkan persengketaan pendapat antara kedua belah pihak sehingga dapat memunculkan perbenturan antara kepentingan Pemerintah Indonesia dan kepentingan maskapai penerbangan. Apalagi bila mengambil pengertiannya secara singkat, *non-scheduled flight* merupakan penerbangan tak berjadwal yang melintasi batas wilayah udara suatu negara namun tetap dapat memegang lisensi domestik maupun internasional (atau bahkan kedua-duanya) andaikata maskapai yang menaungi bisa tunduk dengan otoritas pemerintah setempat.[4]

Mengacu dari latar belakang tersebut, diperlukanlah tinjauan yuridis secara lebih lanjut untuk bisa menentukan bagaimana keputusan serta penjelasan yang dapat ditarik dari sengketa ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berlandaskan latar belakang yang telah dimuat sebelumnya, ditemukanlah beberapa rumusan masalah yang perlu dibahas, yakni:

1.2.1 Bagaimanakah letak relasi Hukum Nasional dan Hukum Internasional pada kasus *non-scheduled flight* yang menimpa *Ethiopian Airlines* dan Pemerintah Indonesia?

1.2.2 Bagaimanakah keterlibatan yurisdiksi nasional terhadap *non-scheduled flight* yang menimpa *Ethiopian Airlines* dan Pemerintah Indonesia?

1.3 Dasar Hukum

Berasaskan rumusan masalah yang telah ditentukan, adapun beberapa dasar yuridis atau hukum yang mengandung korelasi dengan tema terkait, yakni:

1.3.1 *Chicago Convention 1944, Convention on International Civil Avivation 1944*

1.3.2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 104)

[4] Donald Bunker, International Aircraft Financing: Volume 1: General Principles (IATA 2005).[17-18].

1.3.3 *United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982*

1.3.4 Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara

1.3.5 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

1.3.6 Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan

1.3.7 Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia

II. Analisis

2.1 Relasi antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional dalam Kasus Pelanggaran Udara Tak Disengaja oleh Pesawat *Ethiopian Airlines* ETH3728

Dalam cuitan *twitter* resminya, *Ethiopian Airlines* bersikeras menegaskan bahwa pihaknya sudah mengikuti permintaan serta instruksi pendaratan dengan pemberian penjelasan mengenai penerbangan yang ia lakukan kepada pihak Indonesia sembari membawa-bawa Pasal 5 Konvensi Chicago tahun 1944 yang dianggap bisa membenarkan tindakan pelintasan wilayah udara Indonesia tanpa izin terlebih awal.[5] Pada ranah Hukum Internasional, konvensi adalah salah satu dari banyaknya istilah perjanjian internasional yang sejatinya merupakan *Sources of International Law*. Sebagai suatu perjanjian yang mengatur perihal penerbangan sipil bersifat internasional, Konvensi Chicago tahun 1944 yang diberi judul *Convention on International Civil Avivation 1944* ini dijadikan selayaknya landasan di tiap aktivitas penerbangan internasional di banyaknya negara-negara.[6] Akibatnya, tak mengherankan bila ada sebuah maskapai yang menyebutkan konvensi semacam itu saat sedang berhadapan dengan sebuah sengketa pendapat yang melibatkan perusahaannya. Dalam versi penguraiannya, Pasal 5 menyatakan kalau seluruh negara peserta menyepakati untuk memberikan hak pada *non-scheduled flight* agar penerbangan jenis tersebut tetap bisa melajukan lintasan maupun transitnya tanpa harus berhenti dikarenakan wilayah udara dari sebuah negara atau demi melakukan pendaratan yang tujuannya *non-traffic purposes* tanpa terlebih awal menerima izin dari

[5] Daniel Aditia Situngkir, 'Terikatnya Negara dalam Perjanjian Internasional' (2018), 2 Refleksi Hukum.[167-180].

[6] Prita Amalia, 'Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty' (Hukumonline, 2019) Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty (hukumonline.com) > accessed 4 November 2022.

otoritas pemerintah yang bersangkutan. Implementasi yang dimaksud sesungguhnya adalah hak lintas damai pada kegiatan terbang-menerbang, namun wajib juga ditegaskan bahwa pernyataan pasal 5 tak serta-merta bisa dikeluarkan dengan begitu saja disebabkan adanya beberapa ketentuan hukum yang memang membutuhkan sebuah penafsiran sehingga dirinya tak bisa lepas pada kaitannya dengan pasal-pasal lain; terbukti—meski pasal 5 menyatakan kalimat yang demikian pengaturannya—hal itu justru hanya mampu disebut sebagai hak terbatas jikalau dikritisi dengan memakai Pasal 12, Pasal 13, hingga ketentuan norma-norma kedaulatan negara yang sifatnya komplit *plus* ekslusif di lingkup ruang udara.[7]

Pasal 12 Konvensi Chicago tahun 1944 menjelaskan bahwa setiap negara yang menjadi peserta (bagian) dalam konvensi tersebut bersepakat untuk memastikan jika seluruh pesawat udara bernuansa sipil yang melewati daerah kedaulatan sebuah negara haruslah mematuhi regulasi serta peraturan negara yang bersangkutan, sedangkan Pasal 13 lebih menegaskan ulang soal regulasi hukum yang dipunyai oleh sebuah negara anggota yang berhubungan dengan kedatangan maupun keberangkatan, berelasi juga dengan awak kabin dan kargo—meliputi ketentuan masuk, izin, paspor, imigrasi, pajak, dan karantina—yang wajib ditaati oleh setiap penumpang, awak kabin, serta kargo yang hendak memasuki ataupun menjalankan keberangkatan dari salah satu negara peserta. Melihat ketentuan-ketentuan tersebut, amat bisa dipastikan bahwa Pasal 5 Konvensi Chicago tahun 1944 mempunyai batasan terlaksananya hak yang dipegang maskapai *Ethiopian Airlines.* Ditambah lagi, keberlakuan prinsip kedaulatan negara yang sifatnya komplit plus ekslusif sudah sangat diakui secara mapan oleh kereziman Hukum Internasional dan dari prinsip yang ekslusif ini pula, kedaulatan negara atas ruang udara dikategorikan sebagai kedaulatan yang sifatnya tertutup, sementara ekslusif berarti bahwa negara yang dibawahi oleh ruang udara diaugerahi kedaulatan secara penuh; artinya, segala bentuk pemanfaatan lain ruang udara sebuah negara oleh negara lainnya—baik berbentuk pengangkutan atau penerbangan—hanya bisa melintasi wilayah kedaulatan apabila sudah menerima izin dari otorisasi negara sehingga argumentasi yang diberikan

[7] Convention on International Civil Avivation, Chicago Convention.

oleh pihak maskapai tak cukup kuat jika hanya mengandalkan implementasi perjanjian internasional yang dimaknai secara sempit dan tak dipahami secara keseluruhan.[8]

Indonesia adalah salah satu dari banyaknya negara asia yang bergabung menjadi peserta Konvensi Chicago tahun 1944, dan oleh sebab itu perjanjian internasional yang telah dipaparkan di paragraf sebelumnya mempunyai relasi (keterkaitan) yang begitu kuat dengan peraturan hukum nasional. Konvensi tersebut dituangkan ke dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan berhubungan kuat dengan kasus *Ethiopian Airlines* jika dilihat dari ketentuan Pasal 5, Pasal 83, dan Pasal 93; Pasal 5 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyerukan kedaulatan penuh dan ekslusif NKRI terhadap ruang udara yang dimilikinya, hal ini sepadan dengan apa yang dituliskan dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 mengenai Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria bahwa luar angkasa (bukan *outer space* melainkan ruang di atas bumi dan air) merupakan bagian dari kekayaan nasional. Adapun Pasal 83 Undang-Undang Penerbangan yang lebih membahas soal pembagian aktivitas angkutan udara seperti angkutan udara berlandaskan niaga dan angkutan udara berlandaskan non-niaga; yang mana, pengaturan lebih lanjutnya dibahas dalam Pasal 93 yaitu aktivitas udara berlandaskan niaga tak terjadwal dari maskapai asing diwajibkan memperoleh persetujuan terbang dari Menteri, akan tetapi bila ia tak mengantongi izin keamanan dan diplomatik beserta persetujuan terbang melintasi udara, maka pesawat tersebut bisa dikategorikan telah melanggar hukum berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 Tentang Pengamanan Wilayah.[9]

Dengan melihat eratnya hubungan antara Hukum Nasional dan Hukum Internasional di atas, dapatlah disimpulkan jika perpekstif yang dibawakan oleh Pemerintah Indonesia tidaklah berseberangan dengan Konvensi Chicago Tahun 1994 sebab sebagai salah satu negara anggota, perjanjian tersebut justru dituangkan dan diterapkan dalam aktivitas penerbangan. Tindakan *force down* yang membuat pesawat *Ethiopian Airlines* harus mendarat secara paksa nyatanya adalah bentuk perwujudan kedaulatan negara kepada ruang udara dengan sifatnya yang komplit, ekslusif, dan mengandung unsur justifikasi.

---

[8] Baiq Setiani, ‘Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing’ (2017) 14 Jurnal Konstitusi.[492].

[9] Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 33).

2.2 Yurisdiksi Nasional dalam Keterlibatannya terhadap *Non-Scheduled Flight* yang Menimpa *Ethiopian Airlines* di Wilayah Udara Indonesia

Territorial yurisdiksi adalah *territorial* di luar negara yang meliputi landas kontinen, zona ekonomi ekslusif, dan zona tambahan yang membuat negara mempunyai hak kedaulatan berupa kewenangan seperti yang tercantum dalam peraturan Hukum Internasional hingga perundang-undangan nasional. Dalam penentuan batas wilayah atau *territorial* udaranya, Indonesia mengikuti batas kedaulatan yang sama di laut dan darat, sebaliknya dalam konteks pengelolaan wilayah negara dan perbatasannya, pemerintah dianugerahi wewenang untuk menorehkan izin kepada pihak penerbangan internasional agar dapat melintasi wilayah udara sebagaimana jalur yang sudah ditentukan berdasarkan aturan perundang-undangan yang tersedia.[10] Pada pembagian batas wilayah udara nasional, dibagilah dua jenis batas wilayah yakni batas *horizontal* yang menyesuaikan antara batas laut serta darat dan batas *vertical* yang sayangnya masih menjadi kisruh antar negara diakibatkan perbedaan penetapan batas wilayah yang mereka ajukan; Indonesia sendiri memberikan usul penetapan batas wilayah setinggi 100-110 kilometer melalui Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.[11] Secara *horizontal*, penetapan sahnya bisa dilihat dari artikel ketiga UNCLOS 1982 *(United Nations Convention on the Law of The Sea 1982)* yang menyatakan bahwa tiap-tiap negara berpantai bisa menetapkan lebar laut di wilayah yurisdiksinya hingga maksimal 12 mil jika diukur dari *base line*-nya.[12] Sementara untuk *vertical*-nya, landasan yang dipakai ialah doktrin-doktrin dari para sarjana terkemuka, seperti:[13]

a. Shawcross dan Beaumont mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu tidak ada batasnya (tak terbatas).
b. Cooper mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu setinggi kemampuannya dalam meguasai.
c. Holzendorf mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu setinggi 1000 meter bila ditarik dari permukaan tertinggi bumi.

---

[10] Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 177).
[11] Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.
[12] United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982.
[13] Samhis Setiawan, 'Batas Wilayah Udara Indonesia' (Guru Pendidikan, 2022) Batas Wilayah Udara Indonesia: Kedaulatan, Tujuan dan Kondisi (gurupendidikan.co.id) > accesed 5 November 2022.

d. Lee mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu
e. Von Bar mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu adalah 60 meter bila dihitung dari atas permukaan bumi.
f. Priyatna Abdurrasyid mengatakan kalau batas kedaulatan udara yang dimiliki oleh sebuah negara itu didasarkan dari setinggi apakah sebuah pesawat udara tak lagi mampu untuk melayang di atasnya.

Kendati Hukum Internasional menegaskan jika antariksa mempunyai *freedom* untuk dieksplorasi oleh segenap pihak, pada realitasnya tak ada kepastian hukum yang persis menyatakan batas ruang udara suatu negara dengan antariksanya.[14] Robert F. A. Goedhart menuliskan di bukunya yang berjudul *Never Ending Dispute: Delimitation of Air and Outer Space* bahwa bentuk bumi yang tak sempurna sebenarnya menciptakan ketinggian batas udara dan luar angkasa yang berbeda-beda di masing-masing negara.[15] *Federation Aeronautique Internationale* berpendapat kalau batas yang berada di antara udara dengan angkasa luar sesungguhnya berada di ketinggian 100 kilometer dari permukaan laut; yang mana, batas tersebut akhirnya diberi nama Garis Kármán dengan fungsinya yang mematok kasar puncak tertinggi dan terendah pesawat untuk terbang di posisi 100 kilometer. Berkat penemuan Theodore von Kármán tadi, garis itu pun dipakai oleh ICAO—organisasi penerbangan bernuansa sipil internasional—dan sangat membantu pembagian tugas mereka dengan *United Nations Comittee on the Peaceful Uses of Outer Space* yang memegang kewenangan di antariksa luar meski—di sisi lain—NASA bersama militer USA mendefinisikan batas ruang angkasa yang lebih rendah yaitu 50 mil dari atas permukaan laut atau setara 12 mil di bawah keberlakuan Garis Kármán karena adanya penandaan terhadap proses penentuan kala masuk ke batas atmosfer. Efeknya, siapa pun yang menembus batas tersebut, dengan resmi dianggap sebagai *astronaut* oleh militer USA dan NASA.[16] Indonesia tidaklah mengikuti keenam doktrin sarjana tadi

[14] Afkar Aristoteles Mukhaer, 'Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya…' (National Geographic, 2021) Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya... - Semua Halaman - National Geographic (grid.id) > accessed 5 November 2022.
[15] *Ibid.*
[16] *Ibid.*

melainkan mengikuti pedoman Garis Karman yakni 100-110 kilometer sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan.

Di kasus *Ethiopian Airlines*, keberlakuan peraturan pemerintah telah ditegakkan bahwa pihak maskapai sejatinya telah melanggar aturan kedaulatan ruang udara Indonesia dan—berdasarkan penjelasan di atas—kasus ini masuk ke kategori pelanggaran batas wilayah udara *horizontal* karena mengacu pada jalur pesawat yang melintasi daerah dan tak ada kaitannya dengan antariksa maupun batas wilayah *vertical* dikarenakan aturan yang tersedia masih belum begitu jelas.

III. Penutup

3.1 Kesimpulam

Mencakup pada analisis mengenai Tinjauan Yuridis dalam Pelanggaran Udara secara Tak Terjadwal oleh Pesawat *Ethiopian Airlines* bagi Kedaulatan Wilayah NKRI, dapatlah ditarik kesimpulan sebagaimana yang tertulis berikut:

3.1.1 Baik menurut Hukum Nasional maupun Hukum Internasional, Indonesia sebagai negara anggota dari Konvensi Chicago Tahun 1944, meyakini betul tentang tidak adanya pembenaran dalam Hukum Internasional meski maskapai telah membawa-bawa Pasal 5 dari konvensi tersebut dikarenakan seluruh pesawat udara bernuansa sipil yang melewati daerah kedaulatan sebuah negara haruslah mematuhi regulasi serta peraturan dari negara yang dilintasinya, sementara Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menegaskan mengenai kedaulatan penuh dan ekslusif yang dimiliki oleh NKRI itu sendiri sehingga dua hukum ini saling berelasi dan sama-sama tidak bertolak belakang atau bertentangan satu sama lain dalam menyatakan kalau perbuatan yang dilakukan oleh *Ethiopian Airlines* ETH3728 adalah suatu pelanggaran.

3.1.2 Pada ranah yurisdiksi nasional, kasus *non-scheduled flight* yang melibatkan *Ethiopian Airlines* ETH3728 sejatinya dapat dikategorikan sebagai pelanggaran batas wilayah udara *horizontal* karena mengacu pada jalur pesawat yang melintasi daerah kedaulatan Indonesia berdasarkan penerapan UNCLOS 1982 meski sang pilot yang menaungi sempat mempunyai pemikiran soal tidak diperlukannya permintaan izin untuk melintasi wilayah udara Indonesia karena

FIR di lokasi tersebut pada tahun 2019 masih berada di bawah kekuasaan Singapura.

3.1.3 Atas permasalahan yang dialami oleh kedua pihak tersebut, disarankanlah tiga buah solusi aplikatif yang diharapkan dapat mencegah kesalahan yang sama terulang di masa depan nanti; ***pertama***, penghadiran sanksi yang jauh lebih berat dari sanksi administrasi agar terjadi pengurangan kemungkinan masuknya pesawat asing tak berjadwal karena pengimplementasian sanksi yang tegas dan adil. Berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia, pesawat udara yang terbang di wilayah yurisdiksi Indonesia tanpa izin disamakan dengan tindak pelanggaran hukum dan tiap-tiap orang yang melanggar ketentuan ini akan dikenakan sanksi bersifat administrasi maksimal sebanyak Rp5.000.000,00.[17] Nahasnya, jika diilustrasikan pada sebuah kasus penangkapan pesawat asing yang cukup membayar 60 juta rupiah saja untuk melakukan *take off landing*, nilai tersebut tak sepadan dengan apa yang telah TNI AU kerahkan dalam menggerakkan *force down*, demikian pula hukuman penahanan berupa kurungan belum dapat dibebankan kepada para pelanggar; kenyataan pahit ini terbukti dari ketidaklengkapan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang sekadar memaknai pelanggaran yang dibuat oleh pesawat asing tersebut sebagai pelanggaran admnisitrasi belaka, padahal seharusnya hal ini mampu dikategorikan ke dalam unsur pelanggaran terhadap *territorial* kedaulatan sebuah negara.[18] ***Kedua***, pemberian bagian bagi TNI AU dalam setiap proses penegakan hukum di kasus *non-scheduled flights* agar dampak lanjutan yang dihasilkan oleh kasus tersebut dapat diselesaikan secara tuntas. Ketentuan undang-undang yang sebelumnya disebutkan sebetulnya memperparah proses hukum lanjutan yang akan menyertai. Pada kasus *Ethiopian Airlines*, penyelidikan kasus tidaklah dilakukan oleh TNI AU melainkan dilakukan oleh

[17] Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 12).

[18] TNI Angkatan Udara, 'Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS' (TNI Angkatan Udara, 2017) Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS (tni-au.mil.id)> accessed 6 November 2022.

PPNS, sementara untuk urusan sanksi akan dialihkan pada pemerintah pusat yang dianggap lebih berhak mengaturnya; padahal, PPNS mempunyai posisi pelaksanaan di bawah koordinasi penyidik Polri yang pada ujungnya kasus jenis ini berpotensi untuk dianggap selayaknya persoalan kriminal biasa.[19] Idealnya, TNI AU sebaiknya ikut bergabung dalam segala proses; tak hanya soal pengejaran dan penangkapan saja, tapi juga dalam proses penyelidikan ataupun penyidikan sebab pelanggaran wilayah udara berbasis internasional merupakan kasus yang berelasi kuat dengan keamanan dan pertahanan negara sehingga sangat tidak masuk akal bila tembusnya unsur asing di kedaulatan suatu negara dianggap selayaknya kasus kriminal biasa. ***Ketiga***, memperkuat jalinan komunikasi antar negara-negara dengan maskapai-maskapai asing mengenai batas wilayah udara Negara Indonesia yang berasaskan pada UNCLOS 1982. Dengan melalui media diplomasi atau bisa melalui kementrian luar negeri, diharapkan komunikasi yang terjalin dapat mengurangi tindakan yang berulang sehingga maskapai-maskapai pun mengetahui bahwa mereka tak bisa serta-merta masuk ke yurisdiksi negara lain.

[19] *Ibid.*

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Donald Bunker, International Aircraft Financing: Volume 1: General Principles (IATA 2005).[17-18].

Jurnal

Baiq Setiani, 'Konsep Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Upaya Penegakan Pelanggaran Kedaulatan oleh Pesawat Udara Asing' (2017) 14 Jurnal Konstitusi.[492].

Daniel Aditia Situngkir, 'Terikatnya Negara dalam Perjanjian Internasional' (2018), 2 Refleksi Hukum.[167-180].

Internet/Media Online

Addi M Idhom, 'Batas Wilayah Negara Indonesia secara Hukum dan Fisik: Darat-Laut' (tirto.id, 2021) Batas Wilayah Negara Indonesia secara Hukum dan Fisik: Darat-Laut (tirto.id) > accessed 5 November 2022.

Afkar Aristoteles Mukhaer, 'Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya…' (National Geographic, 2021) Dimanakah Batas Udara dan Angkasa Luar? Tergantung Konteksnya... - Semua Halaman - National Geographic (grid.id) > accessed 5 November 2022.

Devina Halim, 'Ethiopian Airlines Masuk Wilayah RI Tanpa Izin, Panglima TNI Peringatkan Negara Lain' (Kompas.com, 2019) Ethiopian Airlines Masuk Wilayah RI Tanpa Izin, Panglima TNI Peringatkan Negara Lain (kompas.com)> accessed 6 November 2022.

Grid Network. 'Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara' (Tribunnews.com, 2019) Pesawat Kargo Ethiopia Terpaksa Turun di Batam Karena Dianggap Melanggar Wilayah Udara - Tribunnews.com> accessed 4 November 2022.

Prita Amalia, 'Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty' (Hukumonline, 2019) Kontroversi Kedaulatan Udara: Complete and Exclusive Sovereignty (hukumonline.com) > accessed 4 November 2022.

Putra Gema Pamungkas, ‘Ethiopian Airlines Resmi Tinggalkan Indonesia’ (Batam Today, 2019) https://batamtoday.com/batam/read/123411/Ethiopian-Airlines-Resmi-Tinggalkan-Indonesia> accessed 6 November 2022.

Samhis Setiawan, ‘Batas Wilayah Udara Indonesia’ (Guru Pendidikan, 2022) Batas Wilayah Udara Indonesia: Kedaulatan, Tujuan dan Kondisi (gurupendidikan.co.id) > accesed 5 November 2022.

TNI Angkatan Udara, ‘Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS’ (TNI Angkatan Udara, 2017) Pelanggaran Wilayah Udara, REGULASI BELUM TEGAS, PENEGAKKAN HUKUM TIDAK TUNTAS (tni-au.mil.id)> accessed 6 November 2022.

YJ Naim, ‘Kasus Pelanggaran Udara dan Kesigapan TNI’ (ANTARAKEPRI, 2019) https://kepri.antaranews.com/berita/51779/kasus-pelanggaran-udara-dan-kesigapan-tni > accessed 6 November 2022.

Peraturan Perundang-undangan

Convention on International Civil Avivation, Chicago Convention 1944.

Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 12).

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1).

Undang-Undang No. 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 104).

Undang-Undang No. 21 Tahun 2013 tentang Keantariksaan (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 133).

Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 177).

United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982.

TENTANG ALSA INDONESIA

ALSA Indonesia adalah anggota sekaligus pendiri ALSA, diawali dengan pembentukan ASEAN Law Students' Association pada tahun 1989 yang juga terdiri atas mahasiswa dari Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina.

Sejak saat itu, ALSA Indonesia terus berkembang hingga pada tahun 2003 kami berupaya untuk mewujudkan hal-hal luar biasa dan memperluas jaringan tanpa batas dengan teman-teman kami di bagian lain dari Asia, dengan menjadikan kami organisasi seperti sekarang ini, Asian Law Students' Association. ALSA dikenal sebagai organisasi non-pemerintah dan non-politik yang memiliki anggota (*National Chapter*) dari 16 negara Asia, salah satunya ALSA Indonesia yang kini beranggotakan mahasiswa hukum dari 14 fakultas hukum di seluruh Indonesia.

Sebagai *National Chapter*, ALSA Indonesia sangat dihormati atas kontribusinya dalam mengembangkan ALSA secara internasional dan menjaga reputasi dalam menyelenggarakan begitu banyak program yang beragam dan bermanfaat di setiap tahunnya. ALSA Indonesia juga telah berjasa dalam membina kerjasama yang lebih erat antara mahasiswa dari semua fakultas hukum dengan meningkatkan kesempatan bagi para anggotanya untuk berkolaborasi, berteman, dan berbagi jaringan.

Dengan lebih dari 5000 anggota aktif bahkan lebih banyak lagi jumlah alumni, ALSA Indonesia telah memberikan contoh tentang bagaimana seharusnya mahasiswa hukum dipersiapkan untuk menyesuaikan diri di era global. Tradisi dan karakteristik yang beragam di setiap *Local Chapter* tidak pernah menghalangi seluruh elemen organisasi untuk berkumpul dalam satu kesatuan yang harmonis, yaitu ALSA Indonesia.

NATIONAL BOARD

ALSA National Chapter Indonesia 2022 - 2023

Tanisha Zharfa Maharani
President

Azalea Adinakiran
Secretary General

Ashadelfath Abdul Haris
VP of Internal Affairs

Quinnashya Pradipta E. F.
VP of External Affairs

Naufal Faiz Muhammad
VP of Academic Activities & Training

Mikhail Alvindra Sembiring
VP of Information Communication & Technology

Maryam Laomo
VP of Financial Affairs

Joshua Giorgio Chandra
CO of Organizational Development

Ahmad Fathi
CO of Social Event

Raihan Maulana Fajri
CO of Foreign Affairs and Partnership

Teuku M. Soulthanarafif
CO of Legal Training and Internship

Victoria Ruth Rewah
CO of Creative Design

Thariq Ramadhan Syurga
CO of Sponsorship and Marketing

Adhiqhy Putera Imansyah
CO of Entrepreneurship

BIODATA PENULIS

1. **Aileen Griselda Petrolud Aritonang**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Padjadjaran

   Pengalaman :

   - Project Officer of ALSA Day 2021 ALSA LC Unpad
   - Vice Head of Art Department BEM FH Universitas Padjadjaran

2. **Marsya Iffah Erisar Raib**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Padjadjaran

   Pengalaman :

   - 3rd Winner of Contract Drafting Competition at the Business Law Competition Universitas Pelita Harapan 2022
   - Staff of Seminar and Workshop Subdivision ALSA Local Chapter Universitas Padjadjaran

3. **Nicholas Kevin Yolianto**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Padjadjaran

   Pengalaman :

   - 3rd Winner of National Contract Drafting Competition at Business Law Competition Pelita Harapan University 2022
   - Vice Head of Research Bureau of Padjadjaran Law Research and Debate Society

4. **Muh. Fadly Muthalib**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Hasanuddin

   Pengalaman :

   - 1st Winner of ALSA Indonesia Legal Review Competition 2021
   - Manager of Legal Research and Counseling Department of ALSA LC Unhas

5. **Khrisna Bagus Nugroho**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Sriwijaya

   Pengalaman :

   - 3rd Winner of ALSA National Moot Court Competition XXIV Piala Mahkamah Agung 2022
   - Member of ALSA Indonesia Specialized Research Team 2022-2023

6. **Nadia Dwi Amalia**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Sriwijaya

   Pengalaman :

   - 3rd Winner of LCC 4 Pilar HMPPKn Unsri 2019
   - Staff of Academic and Legal Development Division ALSA LC Unsri

7. **Ummu Kaidah Muthmainnah**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Sriwijaya

   Pengalaman :

   - 2nd Runner-Up LCC 4 Pilar of MPR RI Province Level (2019)
   - Staff of Moot Court Department Division ALSA LC Unsri

8. **Elsa Az-Zahra**

   Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

   Keanggotaan : Anggota ALSA Local Chapter Universitas Sriwijaya

   Pengalaman :

   - Brand Ambassador of SejutaCita Future Leaders 2022
   - Top 50 Essay Competition SejutaCita Future Leaders Trip to Japan 2022

9 772656 542067