

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis data, peneliti menyimpulkan bahwa Singapura melanggar kedaulatan Indonesia. Dalam permasalahan *Flight Information Region* ini, Singapura memiliki posisi sebagai negara pengelola dimana tugasnya adalah menjadi pelayan navigasi untuk wilayah *Flight Information Region* sektor A dan B. Maksud dari pendelegasian wilayah *Flight Information Region* sektor A dan B milik Indonesia kepada Singapura dikarenakan, pada saat itu Indonesia belum memiliki sarana teknologi yang mampu menunjang pengelolaan navigasi udara di wilayah tersebut. Hal tersebut jika dianalisis berdasarkan data yang peneliti dapat serta berdasarkan hukum internasional, mendapatkan hasil yang sama dimana Singapura melanggar kedaulatan Indonesia serta melanggar hukum internasional. Dalam hal ini, menurut konsep hukum internasional dari Hyde, hukum Internasional dapat didefinisikan sebagai kumpulan hukum yang terdiri atas prinsip - prinsip dan aturan - aturan perilaku terhadap negara yang terikat untuk mentaatinya dalam hubungan antara negara - negara satu sama lain, dimana negara – negara berdaulat mengakui adanya hukum internasional agar sistem internasional dapat tetap berjalan dengan baik.

Dari tinjauan hukum internasional tersebut yang kemudian dalam penelitian ini terutama berdasarkan Konvensi Chicago 1944, dalam paragraf 2.1 Annex 11 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa “Dengan kesepakatan bersama, suatu negara dapat mendelegasikan ke negara lain tanggung jawab layanan navigasi lalu lintas udara”. Dapat ditarik kesimpulan bahwa posisi Singapura adalah sebagai negara pengelola dimana hanya memegang wewenang dalam hal pelayanan navigasi penerbangan untuk Indonesia. Namun, hal ini tidak sejalan dengan apa yang terjadi dan dengan sikap Singapura dalam permasalahan ini. Dalam Pasal 6 Konvensi Chicago,

menjelaskan tentang tidak diperbolehkan suatu pesawat memasuki wilayah negara lain tanpa adanya izin dari negara yang dilintasi. Serta dalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, menyatakan tidak diperbolehkan sebuah kegiatan dari negara lain yang mana melintasi wilayah negara lain tanpa adanya kesepakatan atau izin dari negara tersebut. Namun, Singapura dengan bebas menggunakan, melintas, memasuki wilayah *Flight Information Region* sektor A dan B milik Indonesia. Bahkan menetapkan secara sepihak *danger area* mereka di wilayah bekas perjanjian yang tidak diperpanjang oleh Indonesia. Sebuah negara yang telah terikat kepada hukum internasional, wajib untuk mematuhi hukum internasional tersebut. Selain itu, Singapura juga merupakan bagian dari negara anggota ICAO, dimana sebagai negara anggota wajib untuk menghormati kedaulatan serta kesepakatan – kesepakatan yang telah disetujui antara kedua pihak.

Indonesia membutuhkan waktu yang sangat lama dalam merebut seluruh wilayah *Flight Information Region* miliknya. Dalam upayanya, pemerintah Indonesia selalu memberikan upaya yang maksimal. Namun, hal tersebut tidak didukung oleh Singapura. Karena bagaimanapun juga, kesepakatan dalam permasalahan ini dapat dicapai jika kedua belah pihak bisa bekerja sama dengan baik. Upaya diplomasi yang dilakukan menghabiskan yang panjang, proses negosiasinya yang kemudian berbuah manis dengan disepakati dan ditandatangani kesepakatan mengenai batas wilayah *Flight Information Region* tahun 2022, dapat dinilai sebagai kemajuan dari keberhasilan Indonesia. Keberhasilan Indonesia dalam menandatangani perjanjian terbaru dapat dikatakan sebagai sebuah kemajuan. Dalam perjanjian tersebut, pihak Indonesia mendapatkan keuntungan baru yang sebenarnya bisa saja sejak dulu bisa Indonesia dapatkan. Pasal terkait prioritas untuk Indonesia dalam perjanjian tersebut harus digaris bawahi oleh Singapura. Karena hal tersebut merupakan hak Indonesia sebagai negara pemilik *Flight Information Region* Jakarta.

## 6.2 SARAN

### 6.2.1 Saran Praktis

Hasil analisis data yang dilakukan peneliti secara kualitatif menunjukkan bahwa Singapura melanggar kedaulatan Indonesia. Posisi Singapura dalam pengelolaan *Flight Information Region* sektor A dan B adalah hanya sebagai negara pengelola. Keberhasilan Indonesia pada tahun 2022, dimana Indonesia berhasil menetapkan *Flight Information Region* sektor A dan B sebagai *Flight Information Region* Jakarta secara resmi, patut diberi apresiasi. Namun, peneliti sadar bahwa dalam hal ini Singapura sewaktu – waktu bisa mengabaikan apa yang telah disepakati dalam perjanjian tersebut.

Maka dari itu, Indonesia harus bisa lebih tegas kepada Singapura dan ICAO. Mengingat selama ini, Singapura terus melakukan keputusan sepihak terhadap kesepakatan – kesepakatan yang telah diakui Indonesia. Perjanjian *Flight Information Region* 2022 ini akan berlaku selama 25 tahun. Kedua negara tetap harus konsisten terhadap isi perjanjian tersebut dan penyusunan SOP turunan-turunannya. Kedua negara juga telah sepakat untuk melakukan evaluasi dari perjanjian ini setiap 6 tahun, dalam kesempatan tersebut, Indonesia harus memaksimalkan jika dalam pelaksanaan perjanjian tersebut Singapura melakukan hal – hal diluar kesepakatan. Tugas pemerintah Indonesia selanjutnya adalah meyakinkan dan menunjukkan kepada dunia internasional dan ICAO bahwa Indonesia mampu dan dapat menjamin pelayanan navigasi penerbangan di wilayah *Flight Information Region* secara mandiri. Kemudian yang perlu diingat dari pengelolaan FIR ini adalah menguatamakan keselamatan, maka pertumbuhan kualitas secara internal juga dibutuhkan sehingga dari pihak singapura pun dapat melihat kelayakan dan kesiapan Indonesia dalam mengelola FIR nya sendiri. Menghindari konflik internal serta kepentingan salah satu pihak yang tidak mendukung persatuan dalam menangani masalah FIR ini.

### 6.2.2 Saran teoritis

Peneliti menyadari bahwa terdapat hal-hal yang dapat dikembangkan dalam penelitian ini. Salah satunya dalam mencari tahu bagaimana sebenarnya peran ICAO dalam permasalahan *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura ini. Hal tersebut dapat dikaji dengan mengembangkan perspektif dalam penelitian ini. Konsep organisasi internasional dapat digunakan dalam menganalisis peran ICAO. Sebagai organisasi yang memiliki peran penting dalam dunia penerbangan, peran ICAO selama tujuh puluh tahun lebih ini, belum terlalu terlihat dalam permasalahan *Flight Information Region* antara Indonesia dan Singapura.