

Pengendalian Navigasi Udara FIR Jakarta Dilaksanakan RI Setelah Realignment)*

(FIR & Kedaulatan)



Di ruang udara manapun di dunia, setiap pesawat udara yang terbang akan diberikan pelayanan navigasi udara dengan standar sama. Pelayanan ini akan diberikan oleh otoritas penerbangan sipil dalam bentuk pengendalian lalu lintas udara dan pemberian informasi penting serta alerting service. Sejak awal ICAO telah membagi ruang udara dunia menjadi 9 (sembilan) region yang disebut region navigasi udara atau Air Navigation Plan (ANP), sebagaimana tergambar di bawah. ICAO mengelompokkan ke- 9 region navigasi dunia tersebut sebagai: Africa-Indian Ocean Region (AFI); Asia Region (ASIA); Caribbean Region (CAR); European Region (EUR); Middle East Region (MID); North American Region (NAM); North Atlantic Region (NAT); Pacific Region (PAC); and South American Region (SAM). Di dalam setiap region terdapat beberapa negara, dan di setiap ruang udara melalui keputusan pertemuan regional, otoritas penerbangan sipil di negara tersebut dapat membentuk 1 atau lebih FIRs (Flight Information Regions), tergantung luas wilayah daratan dan lautannya yang dimiliki

(dikuasai) oleh negara tersebut. Dari 193 negara anggota ICAO (dan teritori), tidak semuanya memiliki FIR.

Di ke-9 region dunia itulah (lihat gambar di bawah) masing-masing negara yang termasuk di dalamnya dapat membentuk FIR (flight information region). FIR is “An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided” (sumber: EASA). Konvensi Chicago 1944 mengamanahkan antara lain: “Semua pesawat udara yang terbang (di sebuah FIR) demi keselamatan, akan diberikan pelayanan pemberian informasi penting dan alerting service. Alerting service adalah pelayanan navigasi udara yang terkait dengan tugas Search and Rescue.



Untuk meluruskan berbagai berita yang berkembang saat ini tentang FIR, kami akan menulisnya secara rinci dan terbuka serta akan terus diamendemen sesuai publikasi terakhir dari pihak otoritas yang berwenang. Ikutilah terus perkembangannya.

Sebuah negara dapat membentuk 1 (satu) atau lebih Flight Information Regions (FIRs), tergantung dari luas wilayah daratan dan lautan yang dimiliki negara itu. Khusus ruang udara internasional di atas lautan yang posisinya bersinggungan dengan batas FIR sebuah negara, namun berada di ruang udara di luar wilayah yang dimiliki oleh negara tersebut dapat dilakukan oleh negara tersebut.

Sebagai contoh adalah sesuai ketentuan ICAO (NAT = North Atlantic Region) pengendalian navigasi udara di ruang udara internasional di barat North Atlantic dilakukan oleh Gander Oceanic yang merupakan bagian dari FIR Gander Domestic, Gander ACC. Gander Oceanic dilaksanakan oleh Nav Canada. Gander adalah sebuah kota di Provinsi Newfoundland-Labrador Kanada. Selain itu international airspaces di NAT di utara dikendalikan oleh Reykjavik OCA dari otoritas Islandia dan di timur oleh Shanwick OCA dari otoritas Irlandia. Kedua otoritas tersebut mengendalikan lalu lintas udara di luar batas kedaulatan negaranya.

Pengendalian navigasi udara hingga keluar batas kedaulatan sebuah negara yang melakukannya sangat jelas terlihat di dalam kasus musibah [Überlingen Mid Air Collision](#) yang terjadi 1 Juli 2002 di ruang udara Jerman. Kecelakaan tubrukan di udara Jerman yang menewaskan 71 orang itu dialami oleh maskapai Bashkirian Airlines Penerbangan 2937 dari Rusia dan DHL 611 dari Bahrain yang saat itu sedang dikendalikan oleh badan pengelola (pengendali) navigasi udara Skyguide milik swasta Swis.

Penerbangan Tupolev Tu-154M milik maskapai penerbangan yang terbang dari Bandara Internasional Domodedovo, Moskow, Rusia, menuju ke Barcelona, Spanyol, mengalami tabrakan di udara Jerman dengan sebuah pesawat kargo DHL Penerbangan 611, Boeing 757-200F yang terbang dari Bergamo, Italia menuju Brussels, Belgia.

Dalam FIR, oleh otoritas negara yang bertanggungjawab mengelolanya dapat dibentuk ruang udara yang lebih kecil lagi atau biasa disebut sektor (sektorisasi), dan terbentuklah ruang udara yang akan dilayani secara dikendalikan (controlled airspace) dan diinformasikan (uncontrolled airspace). Nama FIR bukanlah nama negara, sehingga tidak akan ditemukan nama FIR Amerika, FIR Australia atau FIR Kanada, namun yang ada adalah nama kota yang ditetapkan menjadi pusat pengendalian pelayanan lalu lintas udara, seperti, FIR Washington, FIR Montreal, FIR Brisbane, FIR Kualalumpur dan lain-lainnya.

Tentunya penyebutan nama FIR tersebut ada kekecualiannya, yaitu bilamana nama negara itu sama dengan nama kota yang ditetapkan sebagai lokasi pengendalian lalu lintas udaranya seperti Singapore (kota) sama dengan Singapore (negara), sehingga disebutlah FIR Singapore. Umumnya negara demikian memiliki keterbatasan akan luasnya atau biasa disebut sebagai negara kota (negara yang wilayahnya seluas kota). Jadi bila kita tetap menggunakan kalimat Kesepakatan FIR Indonesia

dengan FIR Singapura adalah tidak tepat, yang benar adalah Kesepakatan FIR Jakarta sebagai bagian dari ruang udara Indonesia dengan FIR Singapura. Dari gambaran ini cukup jelas bahwa batas FIR itu tidak mewakili sebagai batas kedaulatan sebuah negara. Kedaulatan NKRI sejak awal tetap utuh.

Batas FIR sebuah negara dengan batas FIR negara lain di seluruh dunia, ditata sedemikian rupa agar saling bersinggungan, dengan tujuan agar ruang udaranya dapat terliput oleh sistem koordinasi pelayanan keselamatan (lalu lintas udara) antar negara, sehingga diharapkan tidak ada ruang udara yang blank spot (tidak terlayani). Penataan FIR yang ditentukan sedemikian rupa adalah agar pelayanan keselamatan terhadap semua pesawat (baik militer maupun sipil) yang menerbanginya dilakukan secara standar internasional, terkoordinasi, lancar, seragam (seamless) dan tidak terputus (terus berlanjut di sepanjang penerbangan).

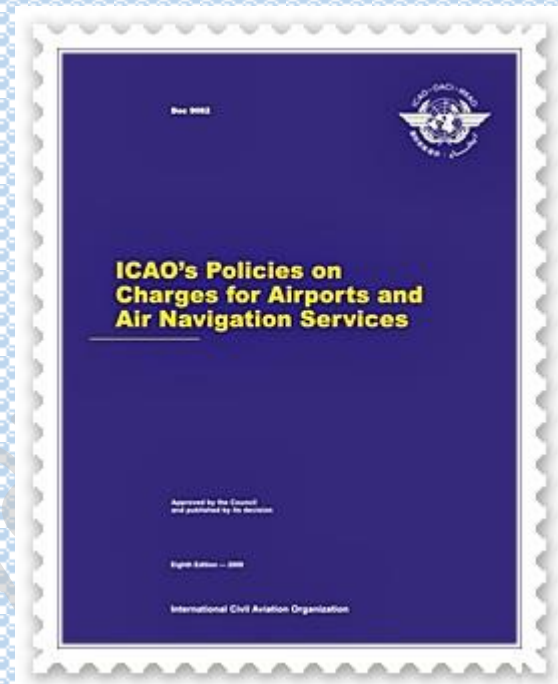
Terkait dengan pesawat yang dilayani dalam FIR sebagaimana yang telah disebutkan di atas, tentunya yang telah mengisi rencana penerbangannya (FPL) terlebih dahulu. Sekurang-kurangnya ada 3 tujuan yang menjadi sasaran dari pemberian pelayanan lalu lintas udara dalam bentuk pengendalian atau informasi penting dan pelayanan alerting (alerting service) tersebut yaitu, 1) untuk mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat di udara (midair collision) atau pesawat udara dengan halangan (obstacles), juga termasuk ketika pesawat udara masih sedang bergerak di darat (taxiing) atau di area manuver (maneuvering area or manoeuvring area), 2) mewujudkan penerbangan yang selamat, aman (dari gangguan), efisien, teratur dan nyaman, serta 3) memberikan notifikasi (informasi penting untuk disampaikan) kepada pihak Search And Rescue (SAR).

Pelayanan alerting adalah bagian dari pelayanan navigasi udara yang terkait dengan tugas-tugas Search and Rescue. Laporan posisi dan kejadian pesawat ketika menghadapi kondisi marabahaya disampaikan pilot kepada petugas ATS untuk pada saatnya nanti apakah perlu diteruskan kepada unit SAR, sehingga akan diputuskan kapan waktunya yang tepat untuk memulai tugasnya melakukan pencarian dan penyelamatan korban.

Jadi bila berdasarkan konfigurasi (bentuk batas wilayah atau ruang udara) FIR dari sebuah negara (misal negara A) yang memiliki garis batas memasuki batas wilayah kedaulatan negara lain (B), itu bermakna bahwa otoritas penerbangan sipil negara A tersebut bertanggungjawab dan

memiliki tugas untuk memberikan pelayanan Air Traffic Services kepada semua pesawat udara yang sedang terbang di dalam wilayah kedaulatan negara B. Makna ini, bukan berarti kedaulatan negara tersebut (B) "diambil" (batas kedaulatannya) oleh negara A, atau bisa disebut dengan kata lain, bahwa negara A "mengambil" batas kedaulatan negara B. Batas FIR sebuah negara juga bukan "mengambil" wilayah ekonomi negara yang memiliki EEZ (Exclusive Economic Zone).

Sesuai dengan karakteristik penerbangan yang bersifat borderless (tidak mengenal batas wilayah) dan seamless (seragam dalam kaitannya dengan standar internasional dalam berkoordinasi), maka salah satu konsekuensinya adalah semua penerbangan (militer dan sipil) yang terbang di ruang udara (FIR) yang menjadi tanggungjawabnya wajib diketahui pergerakannya oleh unit kerja yang melayaninya atau bersama unit kerja yang memiliki tanggungjawab untuk berkoordinasi dengannya. Ini artinya unit kerja yang walaupun berada di luar negaranya, namun bila merupakan unit kerja yang harus berkoordinasi, maka wajib untuk diberi informasi, sebagai traffic.



Dalam beberapa paragraf berikut ini, dijelaskan informasi lebih lengkap tentang ruang udara Sector A yang ramai dibicarakan, serta kaitannya dengan pungutan (levi) sisi finansial (financial side as a part of economical aspect). Pengenaan biaya pelayanan navigasi udara disebut [Route Air Navigational Services Charges](#) = RANS Charges. Otoritas Singapura (CAAS = Civil Aviation Authority of Singapore) yang mengendalikan lalu lintas udara di sebagian FIR Jakarta, tepatnya di ruang udara di atas Batam dan Natuna yang dikenal sebagai ruang udara Sector A, mengenakan biaya pelayanan yang besaran dan pelaksanaannya mengikuti ketentuan ICAO Document 9082 Edisi ke-9 (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services) dan IATA.

Biaya itu akan dikenakan sebagai tagihan kepada semua operator atau maskapai yang pesawat udaranya beregistrasi sipil yang melewati ruang udara di atas Batam dari ketinggian paling rendah sampai batas

ketinggian 37.000 kaki yang kontak dengan Approach Control Singapura (bagian dari ATS Singapura). Patokan Sector A secara teknis pelayanan lalu lintas udara adalah batas mendarat sejauh 90 Nautical Mile (NM) kearah selatan dari DVOR SINJON (SJ) sedangkan batas vertikal dari permukaan di darat atau permukaan laut sampai dengan ketinggian 37.000 kaki. Ada beberapa pesawat yang dibebaskan pengenaan charges tersebut di atas, antara lain pesawat militer dan negara (selengkapnya dapat dilihat dalam tautan RANS Charges di atas). Perolehan itu dikumpulkan oleh CAAS Singapura dan kemudian setiap bulannya langsung ditransfer (remit) sepenuhnya (100%) ke kas negara Indonesia (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara = Directorate General of Civil Aviation) sesuai perjanjian yang telah disepakati. Charges yang terkumpul tersebut, telah menjadi modal awal terbentuknya Perum Pelayanan Navigasi Indonesia yang sekarang telah berbentuk BLU (Badan Layanan Umum) AirNav.

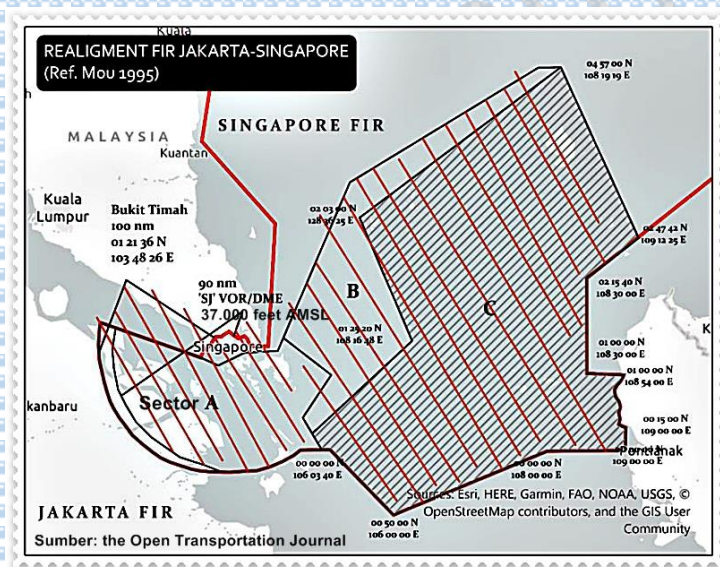
Kini, sejak 25 Januari 2022 pasca pertemuan antara 2 kepala negara Singapura dan Indonesia terjadilah momentum bersejarah terkait dengan pengendalian pelayanan lalu lintas udara di sebagian FIR Jakarta (sector A). Selepas Kesepakatan Singapura dan Indonesia tentang Realignment FIR Jakarta tersebut bila diukur berdasarkan luas wilayah ada wilayah ruang udara seluas 249.595 km² yang sebelumnya dikendalikan oleh Singapura kini dikendalikan oleh Indonesia (Sumber: Ditjen Perhubungan Udara).

Ini berarti semua pengendalian lalu lintas penerbangan pesawat yang terbang melintasi atau mendarat di bandar udara yang berada di ruang udara sektor A yang sebelumnya dilayani oleh otoritas penerbangan Singapore, kini, secara resmi dikendalikan oleh otoritas penerbangan Indonesia. Singapore Approach Radar adalah unit kerja ATS yang selama ini melayani semua pesawat yang terbang di Sektor A pada jarak radius mendarat sejauh 90 NM dari DVOR SINJON (SJ) dan dengan batas vertikal 37.000 kaki dari AMSL (data dari CAAS), kini sudah dilakukan oleh otoritas Indonesia.

Sejak tanggal tersebut, pengendalian akan dilakukan bertahap oleh AirNav Indonesia. Pengendalian lalu lintas udara harus dilakukan berkelanjutan agar pelayanan yang diberikan tidak terputus sehingga diperlukan layanan transisi yang dikenal dengan shadow operation. Seperti ketika terjadi penataan kembali ruang udara Indonesia dari 4 FIRs (Jakarta, Bali, Ujungpandang dan Biak) menjadi hanya 2 FIRs (Jakarta

dan Ujungpandang/Makassar), maka demi keberlangsungan keselamatan pelayanan lalu lintas udara agar tidak terputus, diperlukan beberapa tahapan shadow operations. Dalam setiap masa transisi tersebut akan selalu diupayakan tidak akan muncul kerawanan. Penggunaan istilah kerawanan ini sekaligus untuk menanggapi pernyataan seorang pengamat penerbangan ketika diwawancarai di sebuah stasiun televisi swasta 27/1/2022 yang mempergunakan istilah kerawanan tersebut dalam fase pendelegasian pelayanan kepada Singapore ACC dalam proses realignment FIR Jakarta.

Pengendalian lalu lintas pesawat harus sesuai standar internasional sehingga akan bersifat positive controlled di ruang udara yang dikendalikan (controlled airspace) dan terkoordinasi, sehingga kerawanan yang dikhawatirkan tersebut insya Allah tidak akan timbul. Sehingga bentuk pelayanan navigasi udara di FIR adalah kebersamaan berkoordinasi demi keselamatan kelancaran penerbangan. Itulah filosofi mendasar pelaksanaan standar keselamatan dalam penerbangan sipil sebagaimana yang diamanahkan Konvensi Chicago 1944, yaitu untuk senantiasa memberikan keselamatan bagi semua pejalan udara sipil di seluruh dunia, tanpa memandang letak geografisnya, negaranya dan politiknya.



Dalam kasus Sector A sebagai bagian dari FIR Jakarta, sebenarnya tidak ada tindakan pengambilalihan kembali, atau penyesuaian (adjustment), atau pengembalian atau pengambilan hak kedaulatan negara, namun harus diakui yang ada adalah realignment (penyusunan kembali) atau pengendalian pelayanan

navigasi udara atau pelayanan lalu lintas udara di FIR Jakarta oleh otoritas penerbangan sipil Indonesia. Kesepakatan ini adalah sebuah keputusan terbaik (sesuai kutipan KASAU dari AntaraNews), dan saling menguntungkan (kutipan dari Menhan yang dikutip dari sumber yang sama).

Sedangkan bila dilihat dari sisi otoritas Singapore (CAAS) terhadap otoritas Indonesia (DGCA) adalah merupakan proses penyerahan pengendalian pelayanan navigasi udara khususnya setelah realignment itu dilakukan.

Dengan keputusan yang dikeluarkan oleh kedua negara ini, maka bentuk (konfigurasi) FIR Jakarta yang tadinya melengkung setengah lingkaran kearah dalam Indonesia, akan berubah. Batas vertikal dan horisontal FIR Jakarta sebagai bagian ruang udara Indonesia yang baru dengan ruang udara seluas 249.595 km² tersebut akan dipublikasikan oleh ICAO ke seluruh otoritas dunia. Selamat dan sukses negaraku, NKRI tetap utuh. Salam selamat dan salam sehat. (AM)

*) Judul artikel ini telah disesuaikan dan akan terus disesuaikan sampai dengan butir-butir selengkapnya isi kesepakatan FIR Singapura dan FIR Jakarta dipublikasikan untuk dijadikan sebagai rujukan. Isi artikel ini sepenuhnya berdasarkan aspek operasional penerbangan sipil (keselamatan) sebagaimana referensi dari ICAO, bukan aspek hukum. FIR adalah pembagian ruang udara dengan bobot terbesarnya adalah pelayanan keselamatan berupa pelayanan navigasi udara (lalu lintas udara). Ada 2 tanggapan yaitu dari [KASAU](#) dan [Menhan](#) tentang kesepakatan antara Singapura dengan Indonesia menyangkut FIR, yang dipublikasikan oleh AntaraNews.com yang melatarbelakangi penyesuaian judul artikel ini.

----- Selesai -----

Sumber: AntaraNews, CAAS, ICAO, FAA, Nav Canada, EASA dan disusun oleh [Dunia Menyapa Negeri](#).