



**UPAYA PENGAMBILALIHAN *FLIGHT INFORMATION REGION*
(FIR) KAWASAN KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA
OLEH INDONESIA DARI SINGAPURA**

***(INDONESIA'S EFFORTS TO TAKE OVER FLIGHT
INFORMATION REGION (FIR) OF RIAU ISLANDS
AND NATUNA FROM SINGAPORE)***

SKRIPSI

Oleh

**Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah
NIM 120910101007**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER
2016**



**UPAYA PENGAMBILALIHAN *FLIGHT INFORMATION REGION*
(FIR) KAWASAN KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA
OLEH INDONESIA DARI SINGAPURA**

***(INDONESIA'S EFFORTS TO TAKE OVER FLIGHT
INFORMATION REGION (FIR) OF RIAU ISLANDS
AND NATUNA FROM SINGAPORE)***

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan
Internasional (S1) dan mencapai gelar Sarjana Sosial

oleh

**Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah
NIM 120910101007**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER
2016**

PERSEMBAHAN

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahNya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua, Bapak dan Ibu yang istiqomah berupaya dan berdoa untuk mencetak putra putrinya sebagai insan yang bermanfaat.
2. Mbak, mas, adek, kedua kakak ipar, dan keponakan-keponakan lucu yang terus berupaya hadir untuk menjadi yang terbaik dalam kehidupan penulis.
3. Segenap guru TK, MI, MTs, MAN dan sahabat-sahabati dari PMII Rayon FISIP, kawan-kawan PRIMA, bolo-bolo HIMAJU, keluarga kecil di Jember (Mas Arif, Mbak Nanda, dan Mbak Fitri), keluarga baru di kos Bangka 4 nomor 27, dan seluruh teman-teman 2012 dari berbagai jurusan di FISIP Unej.
4. Almamater Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

MOTO

*Inna ma'al usri yusra*¹
(Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan)



¹Kementerian Agama Republik Indonesia. 2009. *Al Quran dan Terjemahannya*. Jakarta: Pustaka Al Fatih. Hal 596.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah

NIM : 120910101007

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “**Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region (FIR)* Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna Oleh Indonesia dari Singapura**” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 26 Mei 2016

Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah

NIM 120910101007

SKRIPSI

**UPAYA PENGAMBILALIHAN *FLIGHT INFORMATION REGION*
(FIR) KAWASAN KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA
OLEH INDONESIA DARI SINGAPURA**

***(INDONESIA'S EFFORTS TO TAKE OVER FLIGHT
INFORMATION REGION (FIR) OF RIAU ISLANDS
AND NATUNA FROM SINGAPORE)***

Oleh

Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah
NIM 120910101007

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Fuat Albayumi, SIP. M.A

Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Djoko Susilo, M. Si

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region (FIR)* Kawasan Kepulauan Riau Dan Natuna Oleh Indonesia dari Singapura” telah diuji dan disahkan pada;

Hari, tanggal : Kamis, 26 Mei 2016

Tempat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas jember

Tim Penguji:

Ketua

Drs. Abubakar Eby Hara, MA, Ph.D

NIP 196402081989021001

Sekretaris I

Sekretaris II

Fuat Albayumi, S.IP, MA
NIP 197404242005011002

Drs. Djoko Susilo, M.Si
NIP 195908311989021001

Anggota I

Anggota II

Dra. Sri Yuniati, M.Si
NIP 196305261989022001

Adhiningasih Prabhawati, S.Sos., M.Si
NIP 197812242008122001

Mengesahkan

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Jember

Prof. Dr. Hary Yuswadi, M.A

NIP 195207271981031003

RINGKASAN

Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Kawasan Kepulauan Riau Dan Natuna Oleh Indonesia dari Singapura; Miftahul Khoiriyah Al Istiqomah; 120910101007; 2016; 83 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Aktifitas-aktifitas di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang dilakukan Singapura sejak tahun 1946 telah melanggar hukum internasional. Sebab, Singapura tidak hanya menguasai navigasi penerbangannya tetapi juga telah melakukan latihan militer udara di FIR tersebut. Secara teritorial, FIR Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah teritorial Indonesia. Hal tersebut menjadi salah satu dasar upaya pengambilalihan FIR dari Singapura yang dilakukan Indonesia. Upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura dilakukan Indonesia sejak tahun 1993 melalui perundingan-perundingan yang sampai saat ini terus dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya-upaya yang telah dilakukan Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Pengumpulan datanya dilakukan dengan studi literatur dengan menggunakan data sekunder. Data tersebut diperoleh dari jurnal, buku, surat kabar, dan media-media lainnya. Data sekunder tersebut kemudian dianalisis secara deskriptif.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada beberapa upaya yang telah dilakukan Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Upaya-upaya tersebut adalah perundingan yang dilakukan antara Indonesia dan Singapura dengan ICAO sebagai mediator dan perundingan bilateral yang dilakukan Indonesia dengan Singapura pada tahun 1993, 1994, 1995, 2009, dan 2012. Upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura yang dilakukan Indonesia selalu dipersulit oleh Singapura. Hal tersebut terkait dengan kurangnya kualitas SDM dan kelengkapan infrastruktur sehingga Indonesia juga

melakukan peningkatan kualitas SDM Indonesia dan melengkapi infrastruktur di dalamnya. Langkah yang dilakukan Indonesia adalah dengan membentuk Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (PLPPNPI).



PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region (FIR)* Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia dari Singapura**”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Hary Yuswadi, MA selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.
2. Bapak Fuat Albayumi, SIP., M.A dan Bapak Drs. Djoko Susilo, M.Si selaku dosen pembimbing.
3. Bapak Drs. Pra Adi Sulistijono, M.Si selaku dosen pembimbing akademik.
4. Seluruh dosen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.
5. Bapak Mustamid dan Ibu Muhaiminah, kedua orang tua sempurna dan istiqomah dalam mendidik putra putrinya.
6. Barrotut Taqiyyah, S.Pd.I, Muhammad Misbahul Munir, S.Pd.I, dan Lailatul Farikhah Al Isroiyyah, saudara-saudara terbaik dan guru kehidupan.
7. Mochammad Roziqin, S.Sos dan Ilma Nurmawati, S.Pd, kakak ipar yang terus memberikan dukungan dan menjadi teman diskusi dalam penyusunan dan penyelesaian skripsi.
8. Luthfi Syihab Ar Roziq dan Haidar Rahman Roziq, dua keponakan kecil yang semoga bisa menjadi generasi yang bertanggung jawab.

9. Imam Sunarto, S.Sos, Angga Ulung Trangana, S.Sos, Fudzcha Putri Jazilah, S.Sos, dan Dessy Ulfa, S.Sos yang juga menjadi partner diskusi dalam penyusunan dan penyelesaian skripsi ini.
10. Keluarga besar dari PMII Rayon FISIP, kawan-kawan PRIMA, bolo-bolo HIMAJU, dan seluruh teman-teman FISIP dari berbagai angkatan dan jurusan.
11. Almamater Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Demikian dengan selesainya penulisan karya ilmiah ini semoga bisa memberikan manfaat secara keilmuan dalam lingkup Ilmu Hubungan Internasional. Karya ilmiah ini bukan merupakan sebuah karya yang sempurna. Oleh karena itu penulis membuka pintu selebar-lebarnya untuk segala kritik dan saran yang membangun untuk menjadikan karya ilmiah ini lebih sempurna.

Jember, 26 Mei 2016

Penulis

DAFTAR ISI

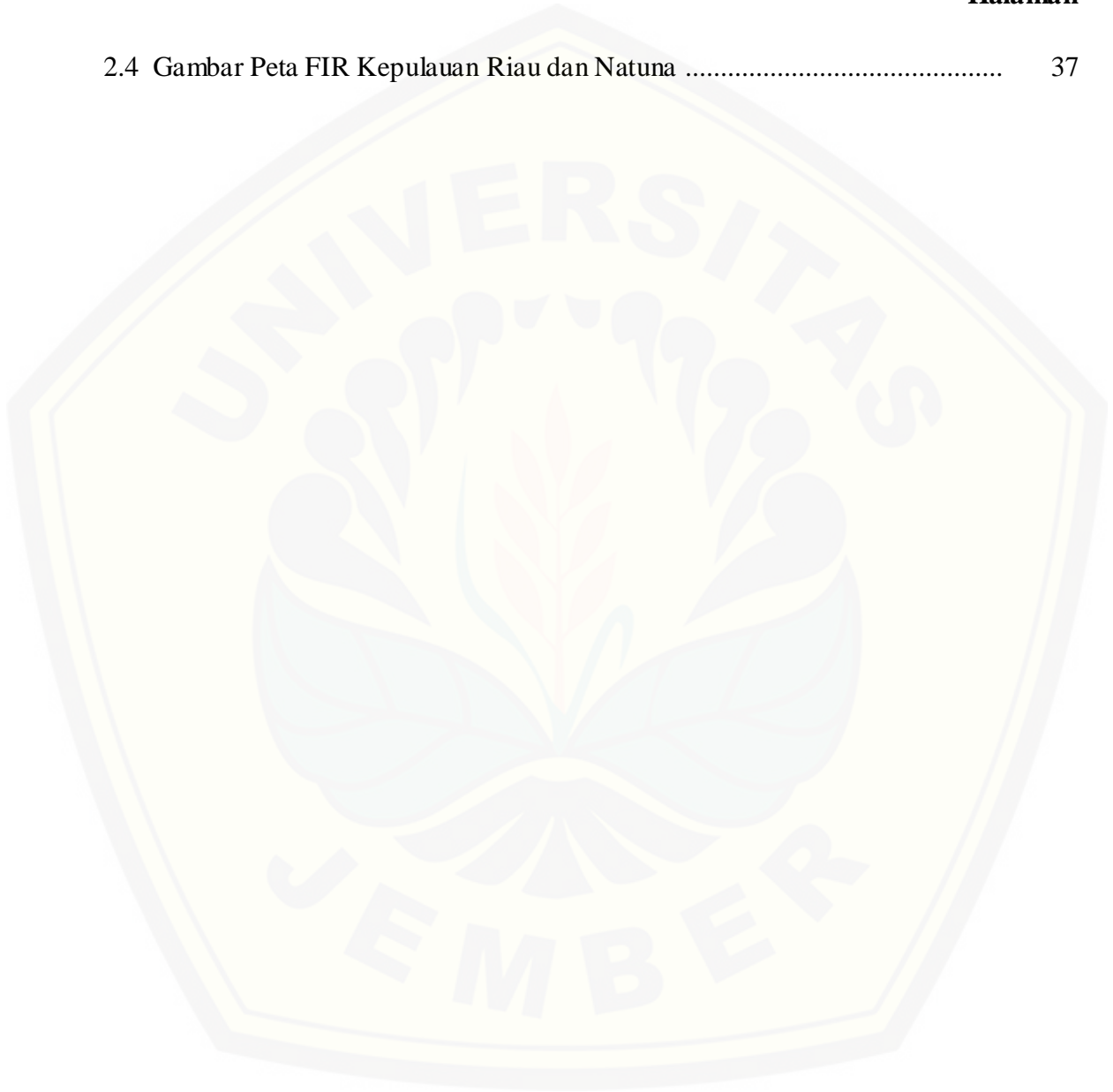
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN PEMBIMBING SKRIPSI	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
RINGKASAN	vii
PRAKATA	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR SINGKATAN	xv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Ruang Lingkup Pembahasan	8
1.2.1 Batasan Materi	9
1.2.2 Batasan Waktu	9
1.3 Rumusan Masalah	9
1.4 Tujuan Penelitian	10
1.5 Kerangka Konseptual	10
1.5.1 Pendekatan Hukum Internasional	10
1.5.2 Diplomasi <i>Track One</i>	15
1.6 Argumen Utama	17
1.7 Metodologi Penelitian	17
1.7.1 Jenis Penelitian	17

1.7.2	Teknik Pengumpulan Data	18
1.7.3	Teknik Analisis Data	19
1.8	Sistematika Penulisan	19
BAB 2. GAMBARAN UMUM FLIGHT INFORMATION		
	REGION (FIR)	21
2.1	Pengertian Flight Information Region (FIR).....	21
2.2	FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna	
	Menurut Konvensi Chicago 1944.....	26
2.3	Kedudukan FIR Menurut United Nations	
	Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982	33
2.4	Zona FIR di Kepulauan Riau dan Natuna	36
BAB 3. KEDUDUKAN FIR KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA		
	MENURUT HUKUM INTERNASIONAL.....	41
3.1	FIR Kepulauan Riau dan Natuna Berdasarkan	
	Perspektif Indonesia.....	41
3.2	FIR Kepulauan Riau dan Natuna Berdasarkan	
	Perspektif Singapura.....	42
3.3	Kerugian Indonesia Ketika FIR Kepulauan Riau dan	
	Natuna dikelola <i>Air Traffic Control Singapura</i>.....	43
3.4	Dasar Hukum Pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan	
	Naruna dari Singapura	45
3.4.1	Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.....	45
3.4.2	Pasal 3 Konvensi Chicago 1944	46
3.4.3	Pasal 28 Konvensi Chicago 1944	47
3.4.4	Pasal 68 Konvensi Chicago 1944	48
3.4.5	Amanah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009	
	tentang Penerbangan	49

3.4.6 Perjanjian Indonesia Singapura Pada Tahun 1995 Tentang Penataan Kembali Batas-Batas FIR Telah Berakhir	50
BAB 4. UPAYA PENGAMBILALIHAN FIR KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA DARI SINGAPURA	53
4.1 Perundingan (Negosiasi) Indonesia Singapura dengan ICAO sebagai Mediator Pada Tahun 1993.....	56
4.2 Perundingan Bilateral antara Indonesia dengan Singapura	59
4.2.1 Perundingan Secara Bilateral antara Indonesia dengan Singapura Pada Tahun 1994	59
4.2.2 Perundingan Secara Bilateral antara Indonesia dengan Singapura Pada Tahun 1995	60
4.2.3 Perundingan Secara Bilateral antara Indonesia dengan Singapura Pada Tahun 2009	63
4.2.4 Perundingan Secara Bilateral antara Indonesia dengan Singapura Pada Tahun 2012	63
4.3 Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) dan Kelengkapan Infrastruktur	67
BAB 5. KESIMPULAN.....	76
DAFTAR PUSTAKA	78

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.4 Gambar Peta FIR Kepulauan Riau dan Natuna	37



DAFTAR SINGKATAN

ALRS	: <i>Admiralty List of Radio Signals</i>
ATC	: <i>Air Traffic Control</i>
ATFM	: <i>Air Traffic Flow Management</i>
DPR RI	: <i>Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia</i>
FIR	: <i>Flight Information Region</i>
ICAO	: <i>International Civil Aviation Organization</i>
JATSC	: <i>Jakarta Air Traffic Service Center</i>
KNKT	: <i>Komite Nasional Keselamatan Transportasi</i>
Kohanudnas	: <i>Komando Pertahanan Udara Nasional</i>
KP3I	: <i>Kelompok Perencana Pengembangan Penerbangan Indonesia</i>
MATSC	: <i>Makassar Air Traffic Service Center</i>
MTA	: <i>Military Training Area</i>
NGO	: <i>Non Governmental Organization</i>
NKRI	: <i>Negara Kesatuan Republik Indonesia</i>
PBB	: <i>Perserikatan Bangsa-Bangsa</i>
Perum	: <i>Perusahaan Umum</i>
PLPPNPI	: <i>Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia</i>
RAN	: <i>Regional Air Navigation</i>
SARPs	: <i>Standart and Recommended Practices</i>
SDM	: <i>Sumber Daya Manusia</i>
TNI AU	: <i>Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara</i>
UNCLOS	: <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
VIP	: <i>Very Important Person</i>



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Flight Information Region (FIR) merupakan wilayah ruang udara tertentu yang menyediakan informasi wilayah penerbangan. Ada dimensi yang ditetapkan di dalam FIR yaitu di dalamnya diberikan *Flight Information Service* dan *Alerting Service*. FIR menjadi wilayah peredaran data pada suatu wilayah yang menggabungkan beberapa ruang udara. *Flight Information Service* adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan. Sedangkan *Alerting Service* merupakan pelayanan yang diberikan untuk memperingatkan organisasi yang berkaitan dengan pesawat terbang yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian, serta membantu organisasi yang membutuhkan bantuan pertolongan dan pencarian.¹

Wilayah ruang udara yang dikenal dengan FIR milik Indonesia adalah dimensi ketiga setelah daratan dan lautan yang juga dimiliki Indonesia. Indonesia mempunyai dua FIR yang sampai saat ini masih beroperasi, yaitu FIR Soekarno Hatta di Jakarta dan FIR Ujung Pandang di Sultan Hasanuddin yang meliputi Kepulauan Riau dan Natuna. FIR Ujung Pandang ini memiliki letak yang strategis karena wilayah ruang udaranya menjadi salah satu jalur internasional. Selain itu letak FIR dikatakan strategis karena di bawahnya terdapat Selat Malaka yang menjadi jalur lalu lintas laut tersibuk di dunia.² Wilayah strategis akan memberikan keuntungan tersendiri bagi pihak yang bisa memiliki dan menguasainya. Seharusnya letak FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang strategis menjadi salah satu sumber ekonomi dan pertahanan keamanan bagi Indonesia. Indonesia berhak mengeluarkan kebijakan berupa apapun di atas kedaulatan negaranya, seperti aturan hukum untuk membayar

¹ Dewan Penerbangan dan Antariksa Penerbangan Republik Indonesia. 2003. *Flight Information Region. Laporan Kongres Kedirgantaraan Nasional Kedua*. Jakarta: Derpanri. Lamp II. Hal 1-2.

² Suryanto. 2014. *Kemampuan Radar dalam Penguasaan FIR Singapura*. www.antaranews.com/berita/520135/kemampuan-radar-dalam-penguasaan-fir-singapura 29 Oktober 2015.

fee pada setiap penerbangan pesawat yang dilakukan di atas kedaulatan negara tersebut. Namun demikian kondisi yang sekarang ini terjadi menjadi sangat berbeda. Indonesia bukanlah negara yang berhak mengeluarkan kebijakannya untuk mengatur lalu lintas di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Indonesia adalah salah satu negara yang tertib terhadap aturan lalu lintas yang ditetapkan oleh pihak Singapura. Negara Kesatuan Republik Indonesia telah kehilangan FIR yang berada di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna sejak digelarnya forum *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) yang melibatkan 52 negara sebagai anggota, termasuk Indonesia. Kawasan wilayah ruang udara milik Indonesia ini telah berpindah kuasa menjadi milik Singapura yang saat itu belum merdeka dan masih diduduki oleh Inggris. Singapura baru mendapatkan kemerdekaannya pada tahun 1965. FIR Kepulauan Riau dan Natuna menjadi wilayah udara yang diserahkan melalui forum ICAO pada 1946 karena tidak hadirnya delegasi Indonesia pada tahun 1946 di Dublin, Irlandia.³ ICAO adalah forum global untuk penerbangan sipil.

Ketidakhadiran Indonesia dalam forum yang diselenggarakan ICAO dilatarbelakangi oleh kondisi domestik Indonesia yang saat itu belum tertata dengan rapi. Struktur Pemerintahan Indonesia pada tahun 1946 masih dalam proses penataan dengan merangkapnya Mohammad Hatta sebagai wakil presiden dan Perdana Menteri Indonesia. Jika melihat sejarah Indonesia di awal kemerdekaannya, Indonesia masih disibukkan dengan perundingan-perundingan yang dilakukan dengan Belanda pada tahun 1946. Proklamasi yang dibacakan oleh Presiden pertama Indonesia, yaitu Ir. Soekarno belum menutup konflik-konflik Indonesia dengan negara-negara lain seperti Belanda. Indonesia yang baru merdeka terus berupaya untuk dikenal dunia sebagai negara yang berdaulat dengan sebutan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Seharusnya Indonesia bisa memanfaatkan perundingan yang diadakan oleh ICAO sebagai salah satu ruang untuk menunjukkan eksistensinya pada dunia

³ Anggi Kusuma Dewi & Gilang Fauzi. 2015. *RI akan Negosiasi dengan Singapura Soal Kendali Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151127133757-20-94500/ri-akan-negosiasi-dengan-singapura-soal-kendali-ruang-udara/>. Diakses pada 29 Oktober 2015

internasional. Akan tetapi karena memang kondisi yang belum memungkinkan dan belum adanya manajemen yang baik dari Indonesia, maka Indonesia tidak hadir dalam forum ICAO yang sangat menentukan wilayah ruang udara tersebut.

Dalam pengelolaan dan penguasaan atas FIR, ICAO memiliki peran yang sangat penting karena merupakan organisasi internasional yang fokus dalam penerbangan internasional. ICAO merupakan suatu badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertujuan mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik-teknik navigasi udara internasional dan membina perencanaan dan perkembangan angkutan udara internasional.⁴ Kebijakan-kebijakannya dituangkan dalam 18 Annex Konvensi Chicago 1944, yang meliputi :

1. *Annex 1-Personal Licensing*: memuat pengaturan tentang izin bagi awak pesawat mengatur lalu lintas udara dan personil pesawat udara.
2. *Annex 2-Rules of The Air*: aturan-aturan yang berkaitan dengan penerbangan secara visual dan penerbangan dengan menggunakan instrument.
3. *Annex 3-Meteorological Service for International Air Navigation*: memuat ketentuan mengenai layanan meteorological bagi navigasi internasional dan pemberitahuan hasil observasi meteorology dari pesawat udara.
4. *Annex 4-Aeronautical Charts*: pengaturan tentang spesifikasi peta aeronautical yang digunakan dalam penerbangan internasional.
5. *Annex 5-Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operation*: ketentuan mengenai satuan-satuan ukuran yang digunakan dalam penerbangan.
6. *Annex 6-Operation Aircraft*: mengatur tentang spesifikasi yang akan menjamin dalam keadaan yang sama, penerbangan diseluruh dunia berada pada tingkat keamanan diatas tingkat minimum yang telah ditetapkan.
7. *Annex 7-Aircraft Nationality and Registration Marks*: membuat persyaratan-persyaratan umum untuk pendaftaran dan identifikasi pesawat udara.

⁴ Suwardi. 1994. *Penulisan Karya Ilmiah tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman. Hal 4.

8. *Annex 8-Airworthiness of Aircraft*: pengaturan tentang standar kelayakan udara dan pemeriksaan pesawat udara berdasarkan prosedur yang seragam.
9. *Annex 9-Facilitation*: ketentuan mengenai standar fasilitas-fasilitas Bandar udara yang akan menunjang kelancaran dan masuknya pesawat udara, penumpang dan cargo di Bandar Udara.
10. *Annex 10-Aeronautical Communications*: mengatur tentang prosedur standar, sistem, dan peralatan komunikasi.
11. *Annex 11-Air Traffic Service*: memuat tentang pengadaan dan pengawasan terhadap lalu lintas udara, informasi penerbangan dan layanan pemberitahuan serta peringatan mengenai keadaan bahaya.
12. *Annex 12-Search and Rescue*: memuat ketentuan tentang pengorganisasian dan pemberdayaan fasilitas dalam mendukung pencarian pesawat yang hilang.
13. *Annex 13-Aircraft Accident Investigation*: ketentuan tentang keseragaman dan pemberitahuan investigasi, dan laporan mengenai kecelakaan pesawat.
14. *Annex 14-Aerodrome*: ketentuan tentang spesifikasi dan desain dan kegiatan di bandar udara.
15. *Annex 15-Aeronautical Information* : metode untuk mengumpulkan cara penyebaran informasi yang dibutuhkan dalam operasional dalam penerbangan.
16. *Annex 16-Environmental Protection*: memuat ketentuan mengenai sertifikat ramah lingkungan, pengawasan terhadap kebisingan yang ditimbulkan oleh emisi dari mesin udara.
17. *Annex 17-Environmental Protection*: ketentuan mengenai perlindungan keamanan penerbangan sipil internasional dari tindakan melawan hukum.
18. *Annex 18-The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*: mengatur tentang tanda, cara mengepak, dan pengangkutan cargo yang berbahaya.⁵

Dalam forum ICAO tahun 1946, Indonesia yang tidak mengirimkan delegasi negaranya dianggap tidak memiliki Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas dan tidak pula memiliki infrastruktur yang mencukupi untuk mengelola FIR. Pada masa itu, Indonesia menjadi negara yang baru saja mendapatkan kemerdekaannya. Pembagian wilayah di Indonesia masih berantakan. Wilayah perairan dan sekitar

⁵ Achmad Moegandi. 1996. *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. Hal 1-2.

Natuna menjadi bagian dari laut bebas dan belum menjadi bagian dari teritorial Indonesia. Hal tersebut menyebabkan negara-negara yang hadir dalam forum ICAO memandang bahwa wilayah tersebut bukan menjadi bagian dari Indonesia. Status wilayahnya masih belum jelas. Indonesia dianggap sebagai negara yang tidak berhak atas Natuna. Dengan demikian maka negara-negara anggota ICAO melakukan penentuan mengenai otoritas negara yang bisa diberikan tanggung jawab untuk melakukan penyediaan jasa penerbangan terhadap FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Ketika itu negara yang ditunjuk adalah Singapura sebagai salah satu negara persemaikmuran Inggris dan dekat dengan Kepulauan Riau dan Natuna untuk mengelola FIR di atasnya.⁶

Pengelolaan FIR membutuhkan kualitas SDM yang baik dan infrastruktur yang lengkap karena memang cakupannya adalah wilayah ruang penerbangan. Singapura dianggap pantas menjadi negara pengelola FIR yang letaknya di atas kedaulatan negara Indonesia. Singapura memiliki kedekatan dengan Indonesia dalam letak geografisnya dan Singapura pada saat itu telah memiliki SDM dan infra struktur yang lengkap. Hal tersebut juga menjadi pertimbangan ICAO untuk menyerahkan FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura. Sampai saat ini penguasaan FIR masih ada di bawah kuasa Singapura. Singapura memiliki kekuasaan penuh atas FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dalam navigasi penerbangannya. Navigasi penerbangan merupakan proses mengarahkan gerak pesawat udara dari satu titik ke titik yang lain dengan selamat dan lancar untuk menghindari bahaya dan/atau risiko penerbangan.⁷ Setiap pesawat yang melintasi FIR tersebut harus membayar *fee* kepada Singapura. Pengelolaan FIR Kepulauan Riau dan Natuna di kekuasaan Singapura menjadi salah satu sumber pendapatan Singapura. Terkait dengan keuntungan yang didapatkan Singapura, masyarakat internasional tidak mengetahuinya secara rinci karena Singapura hanya

⁶ Kresno. 2014. *Flight Information Region*, Majalah Forum Hukum, Volume 3 No 206. Hal 78.

⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 40*. Hubud.dephub.go.id/id/uu/download/5.pdf. 2 Februari 2016.

memberikan setoran jasa pemungutan pembayaran *fee* secara menyeluruh beberapa tahun sekali. Pada tahun 2005, Kementerian Perhubungan Indonesia telah menerima setoran jasa pemungutan pembayaran *fee* dari Singapura pada periode 1999-2004 dengan jumlah USD 5,578,478.52 tanpa adanya pelaporan yang dirinci. Indonesia tidak bisa mengetahui berapa persen bagian yang didapatkan oleh Indonesia dan seberapa besar keuntungan yang diperoleh Singapura. Selain itu, jam terbang yang boleh dilakukan oleh pesawat dari negara manapun di atas wilayah FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna juga harus atas izin pihak Singapura. Indonesia menjadi salah satu korban kebijakan penerbangan yang harus tunduk pada aturan Singapura tersebut.

Penguasaan FIR Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura juga telah membuat Indonesia tidak memiliki efisiensi waktu yang berkaitan dengan penerbangan di atas FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Penerbangan pesawat Indonesia sering mengalami keterlambatan sekitar 20 sampai 30 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan jalur FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Singapura melarang pesawat Indonesia untuk melakukan penerbangan lantaran belum keluarnya izin terbang untuk pesawat Indonesia maupun adanya pelaksanaan latihan militer udara oleh tentara Singapura.

Singapura tidak memiliki wewenang untuk melaksanakan latihan militer udara di atas FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Dalam Annex 11 Konvensi Chicago 1944 ayat 2 pasal 1 poin 1 telah ditetapkan bahwa *Flight Information Region* (FIR) suatu negara boleh diberikan kepada negara lain. Hanya saja kepentingannya terbatas pada operasional pengenalan navigasi di udara. Wilayah ruang udara Indonesia yang terletak di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna telah ditetapkan menjadi hak kuasa Singapura. Kekuasaan wilayah ruang udara oleh Singapura atas Indonesia tersebut adalah untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan (lalu lintas penerbangan) karena ketika itu Sumber Daya Manusia (SDM) dan infrastruktur Indonesia sangat terbatas.

Indonesia telah merdeka dari penjajah sejak tahun 1945 tetapi sejak tahun 1946 sampai sekarang ini, Indonesia masih harus diatur oleh negara lain untuk bisa terbang di kawasan negaranya sendiri, bahkan diatur oleh negara yang saat itu belum mencapai kemerdekaannya. Singapura adalah negara kecil yang mengatur FIR milik Indonesia di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Dengan berlangsungnya latihan militer menggunakan pesawat tempur oleh militer udara Singapura di wilayah penerbangan teritorial Indonesia, tentu merupakan pelanggaran hukum dari aturan dalam Annex 11 Konvensi Chicago 1944. Latihan militer udara yang dilakukan oleh tentara Singapura telah dilakukan sejak tahun 2001 dengan jumlah pesawat jet tempur yang semakin bertambah.⁸ Bahkan pada tahun 2008 saja, Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) mencatat ada 18 kali pelanggaran batas wilayah yang dilakukan oleh Singapura. Militer udara melakukan latihan di atas wilayah udara Kepulauan Riau tanpa izin Indonesia dengan alasan FIR di atas wilayah tersebut berada pada penguasaan Singapura.⁹ Pada 10 September 2015 Pemerintah Indonesia yang dikepalai oleh Presiden Joko Widodo bersungguh-sungguh dalam pengambilalihan FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Sesuai dengan instruksi Presiden Joko Widodo dalam rapat kabinet terbatas di Istana Negara pada minggu pertama bulan September 2015, Pemerintah Indonesia menargetkan dalam kurun waktu selama tiga tahun Indonesia mampu mengelola manajemen udara secara mandiri.¹⁰ Kalimat ini diungkapkan oleh Panglima Jenderal TNI Gatot Nurmantyo pada Kamis 10 September 2015.

Setelah enam puluh sembilan tahun berada dalam kuasa Singapura, Indonesia kembali berusaha untuk mendapatkan lagi haknya. Di Indonesia, Pemerintahan Joko Widodo bukan rezim yang pertama kali berupaya untuk melakukan pengambilalihan

⁸ Diego. 2014. *Misteri Jet Tempur F-15SG Singapura*. www.antaranews.com/misteri-jet-tempur-f-15sg-singapura/ 3 Maret 2016.

⁹ F. Hukum. Unpat. *Kedaulatan Negara di Udara*. <http://fhukum.unpatti.ac.id/artikel/hukum-internasional/357-kedaulatan-negara-indonesia-di-udara>. 8 Maret 2016.

¹⁰ Gatot Nurmantyo. 2015. *Indonesia Siap Ambil Alih Manajemen Udara Dari Singapura*. <http://nasional.sindonews.com/read/1042860/14/indonesia-siap-ambil-alih-manajemen-udara-dari-singapura-1441860382> 30 Oktober 2015.

FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Indonesia telah mencoba melakukan negosiasi dengan pihak Singapura untuk mendapatkan kembali wilayah ruang udaranya pada kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dikuasai oleh Singapura. Upaya yang dilakukan oleh Indonesia secara langsung diantaranya adalah perundingan yang dilakukan antara Indonesia, Singapura, dan ICAO pada tahun 1993. Dalam perundingan tersebut Indonesia tidak mendapatkan hasil untuk bisa mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna. ICAO justru melepaskan masalah ini kepada kedua belah pihak untuk diselesaikan secara bilateral. Selanjutnya ada empat kali perundingan bilateral yang dilakukan oleh Indonesia dan Singapura sebagai upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Sampai saat ini Indonesia belum berhasil dalam mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

Penelitian tentang upaya Pemerintah Indonesia untuk mengambil alih FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura ini menarik untuk dilakukan karena upaya pengambilalihannya sudah sejak lama dilakukan dan sampai saat ini upaya-upaya tersebut belum menemukan hasil yang sesuai dengan tujuannya. Jika bercermin pada aturan Annex Konvensi Chicago, Singapura telah melakukan pelanggaran pada perjanjian yang ada.

Dari latar belakang yang telah diuraikan maka dilakukan penelitian dalam bentuk skripsi yang berjudul **“Upaya Pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia dari Singapura”**.

1.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Setiap aktivitas penelitian yang dilakukan, tidak akan meninggalkan ruang lingkup pembahasan. Hal ini penting karena ruang lingkup pembahasan akan mengantarkan paparan skripsi yang ditulis menjadi fokus dan terarah. Ruang lingkup pembahasan juga akan mengantarkan penelitian menjadi tulisan yang sistematis. Dengan demikian tulisan yang dihasilkan akan sesuai dengan teori dan analisis yang digunakan dalam melakukan pembahasan fenomena internasional. Pembahasan

fenomena internasional juga tidak akan pernah lepas dari perilaku negara dan hubungan satu negara dengan negara yang lain.

1.2.1 Batasan Materi

Dalam penelitian ini batasan materinya adalah pada segala upaya yang dilakukan Indonesia dalam mengambil alih FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Dengan demikian maka dalam skripsi ini fokus penulisannya hanya pada upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk mengambil kuasa FIR atas kawasan tersebut.

1.2.2 Batasan Waktu

Untuk menghasilkan tulisan yang fokus dan terarah maka penting untuk menentukan batasan waktu. Batasan waktu yang ditentukan dalam penulisan skripsi ini mulai dari tahun 1993 sampai tahun 2015. Tahun 1993 dipilih karena pada tahun ini diselenggarakan forum negosiasi pertama yang dilakukan antara Indonesia dengan Singapura dan hadirnya ICAO sebagai mediator diantara kedua negara. Forum tersebut bertujuan untuk mengambil alih kekuasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Sedangkan tahun 2015 ditetapkan sebagai batasan waktu penelitian adalah karena pada tahun ini Presiden Indonesia menetapkan batas maksimal Indonesia untuk bisa mengambil alih kekuasaan atas FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada identifikasi latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya maka tercipta sebuah rumusan masalah terkait dengan: bagaimana upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk mengambil alih FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah yang telah disebutkan, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia untuk mengambil alih FIR di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

1.5 Kerangka Konseptual

Konsep menurut Mochtar Maso'ed adalah abstraksi yang mewakili objek, sifat suatu objek, atau fenomena tertentu. Kita menggunakannya sehari-hari untuk menyederhanakan kenyataan yang kompleks dengan mengkategorikan hal-hal yang kita temui berdasar ciri-cirinya yang kompleks dan relevan bagi kita.¹¹ Konsep yang digunakan pada setiap penulisan karya tulis akan memberikan kemudahan dalam menjawab permasalahan yang ada. Konsep-konsep dalam suatu kerangka pemikiran dapat menunjukkan atau memuat suatu abstraksi teori yang kemudian dapat membantu menganalisis fenomena yang ada.¹² Setiap konsep yang digunakan selalu memuat teori sebagai turunan konsepnya. Teori sebagai ilmu pengetahuan yang tersusun secara sistematis yang dapat diterapkan secara relatif pada berbagai asumsi khususnya terdiri dari sebuah sistem asumsi, prinsip-prinsip yang diterima, dan peraturan yang berguna untuk menganalisis, memprediksi, atau menjelaskan sifat atau tingkah laku suatu fenomena tertentu.¹³

1.5.1 Pendekatan Hukum Internasional

Hukum internasional adalah salah satu pendekatan yang digunakan dalam menganalisis masalah ini. Setiap permasalahan yang melewati batas negara akan dikaji dan diselesaikan dengan menggunakan hukum internasional. Masyarakat

¹¹Mochtar Mas'oed. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES. Hal. 94.

¹²Robert K Yin. 2011. *Qualitative Research from Start to Finish*. New York: The Guilford Press. Hal 93.

¹³Sprinz, F, Detlef dan Nahmias, W. Yael. 2004. *Models, Number, and Cases: Methods for Studying International Relation*. The University of Michigan Press. Hal 4.

internasional merupakan subjek yang ada dalam hukum internasional. Hukum internasional dapat didefinisikan sebagai keseluruhan hukum yang sebagian besar terdiri dari prinsip-prinsip dan kaidah-kaidah perilaku yang terhadapnya negara-negara merasa dirinya terkait untuk menaati, dan karenanya, benar-benar ditaati secara umum dalam hubungan-hubungan mereka satu sama lain.¹⁴ Setiap negara akan terlibat dan wajib mematuhi segala kaidah yang termaktub dalam hukum internasional. Indonesia dan Singapura termasuk dalam subjek hukum internasional yang memiliki keterkaitan dalam setiap aspeknya.

Indonesia menjadi negara besar yang berdaulat atas negaranya. Kedaulatan negara menjadi sebuah ciri dan sifat dari domestik kenegaraan. Terkait dengan wilayah ruang udaranya, Indonesia tunduk pada Konvensi Chicago 1944, dimana Indonesia telah mematuhi (*adhere*) sejak tanggal 27 April 1950 dengan Surat Duta Besar Republik Indonesia, yang mengakui adanya kedaulatan setiap negara yang penuh dengan eksklusif di atas wilayah ruang udaranya.¹⁵ Dalam penguasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna, Singapura hanya memiliki hak atas navigasi penerbangan. Aktivitas tentara Singapura yang berada di kawasan ruang udara Indonesia baik berupa latihan militer atau aktivitas lainnya tanpa adanya izin dari Pemerintah Indonesia menjadi sebuah pelanggaran terhadap aturan internasional. Sesuai Konvensi Chicago 1944, dalam pasal 1 dinyatakan bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh (*complete and exclusive sovereignty*) atas ruang udara atas wilayah kedaulatannya. Ada beberapa perwujudan kedaulatan ruang udara atas wilayah teritorialnya, yaitu:

1. Setiap negara berhak mengelola dan mengendalikan secara penuh dan utuh atas ruang udara nasionalnya.
2. Tidak satupun kegiatan atau usaha di ruang udara nasional tanpa mendapatkan izin terlebih dahulu atau sebagaimana telah diatur

¹⁴ J. G. Starke. 2010. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: PT Sinar Grafika. Hal 3.

¹⁵ Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional. *RUU Tentang Keantariksaan*. 2012. Penjelasan RUU. Hal 32.

dalam suatu perjanjian udara antara negara dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral.¹⁶

Pada dasarnya Indonesia berhak mengatur segala wilayah teritorial Indonesia baik daratan, lautan, maupun udara. Dalam hukum Romawi, ada suatu adagium yang menyebutkan, bahwa *Cojus est solum, ejus est usque ad cuelum*, artinya: barang siapa yang memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala-galanya yang berada diatas permukaan tanah tersebut sampai ke langit dan segala apa yang ada di dalam tanah.¹⁷ Sebuah negara yang memiliki kawasan daratan maka berhak pula atasnya memiliki ruang udara dan diatasnya. Indonesia maupun negara-negara lain berhak atas kepemilikan dan kewenangan kawasan darat yang dimilikinya serta kawasan udara yang ada di atasnya. Singapura selalu menggunakan dasar bahwa FIR suatu negara boleh diberikan kepada negara lain. Hal tersebut memang benar akan tetapi hanya sebatas pada pengamanan navigasi udara, bukan pada wilayah penggunaannya dalam bidang pelaksanaan militer. Berdasar pada *Annex 11* Konvensi Chicago 1944, Indonesia bisa mendelegasikan pemanduan lalu lintas wilayah ruang udaranya kepada negara lain sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dijelaskan dalam pasal 262 ayat 1 poin a. Pasal tersebut berbunyi bahwa Ruang udara yang dilayani sebagaimana dimaksud dalam pasal 261 ayat (4) huruf a meliputi : Wilayah udara Republik Indonesia, selain wilayah udara yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian.¹⁸ Pendelegasian wilayah ruang udara yang dilakukan oleh Indonesia tidak mengurangi kedaulatan negaranya dan kewenangan Singapura hanya sebatas pada navigasi penerbangan. Dengan demikian maka tindakan Singapura

¹⁶ Dhesy Kase. 2015. *Penegakan Kedaulatan di Ruang Udara Indonesia Sebagai Main International Air Route di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)*. dokumen.tips/education/kedaulatan-di-ruang-udara-indonesia.html 19 Januari 2016.

¹⁷ Abdurrasyid Priyatna. 1972. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa. Hal 49.

¹⁸ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Pasal 262 UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Hubud.dephub.go.id/id/uu/download/5.pdf. 2 Februari 2016.

untuk menggunakan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna untuk aktivitas latihan militer menjadi sebuah pelanggaran terhadap hukum internasional.

Untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura, Indonesia menggunakan beberapa cara penyelesaian sengketa dalam hukum internasional. Secara garis besar penyelesaian sengketa dalam hukum internasional dapat digambarkan sebagai berikut:

1. Secara Damai:
 - a. Jalur politik:
 - 1) Negosiasi
 - 2) Mediasi
 - 3) Jasa baik (*good offices*)
 - 4) Inquiry
 - b. Jalur Hukum:
 - 1) Arbitrase
 - 2) Pengadilan Internasional
2. Secara Kekerasan:
 - a. Perang
 - b. Non perang: Pemutusan hubungan diplomatik, retorsi, blokade, embargo, reprisal.¹⁹

Negosiasi menjadi salah satu cara politik yang dilakukan oleh Indonesia dalam upaya untuk mengambil alih kekuasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Negosiasi menjadi salah satu tahapan diplomasi. Negosiasi adalah cara yang paling sering digunakan untuk menyelesaikan sengketa-sengketa internasional. Cara ini lebih mudah dibandingkan dengan cara-cara yang lain untuk menyelesaikan sengketa internasional. Prosedur yang diperlukan juga tidak rumit. Hal yang menjadi dasar dan harus dimiliki antar negara yang bersangkutan adalah hubungan diplomatik. Negosiasi akan sulit dilakukan jika antar pihak yang bersengketa tidak memiliki hubungan diplomatik atau tidak saling mengakui eksistensi masing-masing sebagai subjek hukum internasional.²⁰

¹⁹ Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 325.

²⁰ *Ibid.* Hal 328.

Selain negosiasi, diantara cara-cara penyelesaian sengketa internasional yang dilakukan Indonesia dalam pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura adalah mediasi. Mediasi merupakan cara yang lebih dulu dilakukan oleh Indonesia untuk mengambilalih FIR dari Singapura. Mediasi adalah cara untuk melakukan negosiasi dengan melibatkan adanya pihak ketiga. Pihak ketiga yang ada dalam mediasi yang disebut dengan mediator memiliki hak untuk terlibat dalam forum perundingan. Mediator juga berperan aktif dalam mendamaikan pihak-pihak yang bersengketa, memiliki kewenangan-kewenangan tertentu untuk memimpin jalannya perundingan, dan mendistribusikan proposal dari masing-masing pihak yang bersengketa. Ada beberapa fungsi mediator dalam perundingan, yaitu :

- a. Membangun komunikasi antar *disputing parties*.²¹
- b. Melepaskan atau mengurangi ketegangan antara *disputing parties* sehingga dapat diciptakan atmosfer yang kondusif untuk melakukan negosiasi.
- c. Dapat menjadi saluran informasi yang efektif bagi *disputing parties*.
- d. Mengajukan upaya penyelesaian yang memuaskan *disputing parties*.²²

Pihak yang menjadi mediator adalah pihak-pihak netral yang tidak menjadi salah satu dari *disputing parties*. Pihak yang bisa menjadi mediator antara lain negara, *Non Governmental Organization* (NGO), individu atau organisasi regional maupun internasional yang dianggap netral dan bisa diterima oleh *disputing parties*. Penentuan terkait siapa yang menjadi mediator bisa secara langsung dipilih oleh *disputing parties*, usulan masyarakat internasional, maupun pengajuan diri secara langsung oleh pihak-pihak yang bisa menjadi mediator.²³ Dalam forum perundingan yang dilakukan oleh Indonesia dengan Singapura dalam upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura, pihak yang ditunjuk untuk menjadi mediator adalah ICAO. Singapura juga menyepakatai ICAO sebagai mediator. ICAO

²¹ *Disputing parties* adalah pihak-pihak yang memperdebatkan. Dalam hal ini berarti Indonesia dan Singapura yang memperdebatkan persoalan FIR Kepulauan Riau dan Natuna.

²² Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 330.

²³ *Ibid*.

bisa terlibat sebagai mediator karena posisinya merupakan organisasi internasional yang berada di bawah naungan PBB dan dianggap netral.

1.5.2 Diplomasi *Track One*

Selanjutnya diplomasi juga digunakan sebagai pisau analisis untuk menjawab permasalahan yang ada dalam penulisan ini. Hal tersebut berdasarkan pada salah satu upaya yang dilakukan Indonesia dalam mengambil kembali FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura adalah melalui jalur diplomasi berupa negosiasi antara Indonesia dengan Singapura. Negosiasi yang diupayakan Indonesia untuk mengambil kembali FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura selalu mengalami kegagalan karena dirasa bahwa Indonesia masih belum mampu dalam segi infrastruktur dan SDM untuk mengelola FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Saat ini Indonesia melakukan perbaikan infrastruktur dan peningkatan kualitas SDM karena pihak Singapura beranggapan bahwa Indonesia tidak mampu mengelola FIR kawasan tersebut. Alhasil setiap forum diplomasi yang telah diupayakan oleh Indonesia tidak mampu mewujudkan tujuan Indonesia untuk mengambil alih FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

Diplomasi yaitu praktek pelaksanaan hubungan antar negara melalui perwakilan resmi. Diplomasi merupakan teknik operasional untuk mencapai kepentingan nasional di luar wilayah yurisdiksi sebuah negara.²⁴ Diplomasi memiliki banyak elemen yang bisa digunakan untuk memahami baik secara komperhensif maupun faktual. Masing-masing elemen memainkan peranan yang berbeda di bidangnya masing-masing dalam usaha untuk mewujudkan efektifnya diplomasi suatu negara. Nicholson mengutip definisi diplomasi dari Oxford English Dictionary menjelaskan sebagai berikut: *Diplomacy is the management of international relations by negotiation, the method by which these relations are adjusted and managed by*

²⁴ Roy Olton & Jack Plano. C. 1991. *International Relation Dictionary*. Diterjemahkan oleh Wawan Juanda. Jakarta: Putra A. Bardhin CV. Cetakan kedua. Hal 201.

*ambassadors and envoys, the business or art of the diplomatist.*²⁵ Definisi lain menurut KM Panikkar mengatakan bahwa diplomasi dalam hubungannya dengan politik internasional adalah seni mengedepankan kepentingan suatu negara dalam hubungannya dengan negara lain.²⁶ Diplomasi memiliki banyak ragam. Diplomasi yang dilakukan dalam upaya Indonesia adalah diplomasi *track one*. Hal ini disebabkan oleh aktor dalam negosiasi adalah negara, yaitu Indonesia dan Singapura.

Diplomasi sebagai salah satu pisau analisis dalam menjabarkan upaya yang telah dilakukan Indonesia dalam pengambilalihan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Indonesia menggunakan jalur politik secara damai dalam hal ini. Indonesia melakukan negosiasi sebagai bentuk upaya untuk mengambil kembali wilayah ruang udaranya. Hal ini diperlukan karena kedaulatan ruang wilayah Indonesia telah diganggu oleh asing dan mendatangkan kerugian yang cukup besar. Indonesia tidak bisa bebas melakukan aktivitas di ruang udaranya bahkan dalam menjalankan kepentingan nasional domestik negaranya. Indonesia harus lebih dulu melewati proses birokrasi dengan negara lain untuk sekedar melewati wilayah ruang udaranya.

Kepentingan nasional Indonesia telah diganggu oleh pihak asing dengan mengambil alih sebagian kedaulatan wilayah ruang udara Indonesia. Kedaulatan wilayah suatu negara menentukan pula kekuasaan wilayah udaranya. Negara menjadi aktor dalam mempertahankan kedaulatan wilayahnya. Dengan adanya kedaulatan suatu negara maka kontrol hukum juga atas suatu negara tersebut. Ketika kedaulatan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna berada di bawah kekuasaan Singapura maka kontrol hukum atasnya juga di bawah kekuasaan Singapura. Indonesia akan menjadi negara yang dikontrol oleh Singapura. Negosiasi yang menjadi bagian dari tahapan diplomasi akan menjadi sebuah alat untuk Indonesia mengambil kembali

²⁵ Sir. Harold Nicolson. 1988. *Diplomacy. Institute for The Study Diplomacy Editio*. Washington. Hal 24.

²⁶ S. L. Roy. 1991. *Diplomasi*. Jakarta: Rajawali Pers. Hal 2-3.

kedaulatan wilayahnya karena diplomasi menjadi upaya yang damai dan hal ini menyesuaikan dengan kondisi Indonesia.

Kepemilikan kuasa atas FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang berpihak pada Singapura diawali dengan sebuah forum yang digelar oleh ICAO maka upayanya untuk mengambil alih kembali dari Singapura juga butuh campur kekuasaan ICAO. Negosiasi yang hanya dilakukan oleh Indonesia dengan Singapura akan menjadi sebuah cara yang terbilang sulit karena keduanya hanya menjadi pihak yang diundang untuk ada dalam forum ICAO bahkan Indonesia tidak hadir pada saat itu. Singapura akan tidak secara suka rela menyerahkan wilayah ruang udara Indonesia yang saat ini dikuasai dan Indonesia akan merasa kesulitan untuk mengambilnya kembali. Dengan demikian, maka dalam upaya melakukan negosiasinya Indonesia perlu melibatkan ICAO untuk hadir di tengah-tengah Indonesia dengan Singapura.

1.6 Argumen Utama

Argumen utama menjadi penting dirumuskan untuk menjawab sementara dari rumusan masalah yang sudah ditentukan oleh penulis dalam penulisan ilmiah. Upaya-upaya yang dilakukan Indonesia untuk mengambil alih FIR yang berada di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura adalah perundingan yang dilakukan antara Indonesia dengan Singapura baik secara bilateral maupun perundingan yang melibatkan ICAO sebagai mediator diantara kedua negara.

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Jenis Penelitian

Ada dua jenis dalam metode penelitian, yaitu penelitian kualitatif dan penelitian kuantitatif. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan. Sebuah proses kualitatif ini melibatkan

upaya-upaya penting seperti mengajukan berbagai pertanyaan juga prosedur, pengumpulan data yang spesifik dari partisipan, lalu menganalisis data secara induktif. Analisis induktif ini dimulai dari tema-tema yang khusus ke tema-tema yang lebih umum, dan menafsirkan makna data. Laporan akhir untuk penelitian ini memiliki struktur atau kerangka yang fleksibel.²⁷

Tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menjelaskan fenomena dengan sedalam mungkin melalui pengumpulan data sedalam-dalamnya. Ketika data yang terkumpul telah mendalam dan dapat menjelaskan fenomena yang diteliti, maka tidak perlu mencari sampel lainnya. Dalam hal ini yang lebih ditekankan adalah persoalan kedalaman atau kualitas data bukan hanya kuantitas data.²⁸

1.7.2 Teknik Pengumpulan Data

Data utama dalam sebuah penelitian kualitatif hubungan internasional berupa kata, tindakan.²⁹ Data-data yang penulis peroleh melalui sumber-sumber tertulis merupakan data sekunder. Penulis menggunakannya sebagai acuan dalam melakukan analisis ilmiah. Penulis menggunakan teknik studi literatur sebagai cara untuk mengumpulkan data. Teknik studi literatur tidak mengharuskan peneliti untuk melakukan observasi lapang. Penulis cukup merujuk pada informasi-informasi yang telah dihasilkan oleh penelitian-penelitian sebelumnya yang relevan dengan analisis penulis. Beberapa tempat yang penulis tentukan untuk mendapatkan sumber informasi yang valid antara lain :

1. Perpustakaan pusat Universitas Jember
2. Ruang baca Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Penulis menggunakan sumber literatur dari :

1. Buku-buku

²⁷ John W. Creswell. 2002. *Design Penelitian: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. (Terjemahan III/IV). Jakarta: KIK Press. Hal 5.

²⁸ Rachmat Kriyantono. 2008. *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hal 56-57.

²⁹ Lexy. J. Moleong. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya. Hal 157.

2. Koran/surat kabar
3. Jurnal-jurnal ilmiah
4. Media internet

1.7.3 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penulisan ini adalah deskriptif kualitatif. Artinya bahwa setiap data yang diperoleh baik berupa kata-kata, gambar, angka, dan bentuk-bentuk yang lain tidak akan serta merta disimpulkan dan disajikan tanpa pengolahan. Penulis menganalisis setiap fenomena hubungan internasional yang terjadi dan sesuai dengan permasalahan yang diangkat lalu disimpulkan.

1.8 Sistematika Penulisan

Argumen-argumen dalam karya ilmiah ini penulis uraikan dalam lima bab yang tersusun sebagai berikut :

BAB 1. Pendahuluan

Pada bab I penulis menyajikan poin-poin penting yang menjelaskan alasan-alasan dasar penulis dalam mengangkat tema atau judul ini sehingga menarik untuk dikaji. Poin-poin utama yang akan dijelaskan tersebut antara lain meliputi latar belakang, lingkup pembahasan (meliputi batasan materi dan batasan waktu), perumusan masalah, tujuan penelitian, signifikansi penelitian (meliputi signifikansi akademis dan signifikansi praktis), kerangka dasar pemikiran, argumen utama, metode penelitian (meliputi jenis penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan satuan analisis) dan terakhir sistematika penulisan.

BAB 2. Gambaran Umum Tentang *Flight Information Region* (FIR) Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna

Pada bab II penulis menjelaskan gambaran umum tentang *Flight Information Region* (FIR) kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Selain itu penulis juga akan menyajikan perjanjian-perjanjian yang menjadi dasar hukum penguasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna atas Singapura dan pelepasannya dari Indonesia. Beberapa hal ini

akan membantu penulis dalam menjelaskan sejarah atau kronologi singkat terkait dengan sampainya kekuasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna di bawah kekuasaan Singapura.

BAB 3. Kedudukan FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna

Pada bab III penulis menjelaskan kedudukan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dalam pandangan hukum internasional. Hal ini menjadi satu hal yang penting karena tata letak FIR berada di atas wilayah daratan suatu negara dengan pandangan yang kontroversial dalam hal kedudukannya.

BAB 4. Upaya Indonesia dalam Mengambil Alih FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna

Pada bab IV penulis melakukan analisis terkait dengan upaya-upaya yang dilakukan Indonesia untuk mengambil alih FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Kegigihan dan pertahanan penguasaan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna oleh Singapura membuat Indonesia harus bekerja lebih keras untuk bisa mengambil alih kekuasaannya.

BAB 5. Kesimpulan

Pada bab V sebagai akhir dari karya ilmiah ini, berisikan kesimpulan terkait dengan upaya yang telah dilakukan Indonesia untuk mengambil alih FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.

BAB 2. GAMBARAN UMUM *FLIGHT INFORMATION REGION* (FIR) KAWASAN KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA

2.1. Pengertian *Flight Information Region* (FIR)

Flight Information Region (FIR) adalah pelayanan yang dibentuk dan dipersiapkan untuk memberikan saran dan informasi secara penuh untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan.³⁰ FIR merupakan bagian dari ruang udara yang meliputi pemberian penuh atas pelayanan informasi penerbangan dan pelayanan siaga.³¹ Adanya FIR lebih dulu dimulai dengan munculnya peraturan dalam dunia penerbangan. Dunia penerbangan tidak sejak awal memiliki peraturan yang harus ditaati oleh siapapun yang hendak melakukan penerbangan. Sebelum adanya aturan tentang penerbangan manusia dibebaskan untuk melakukan segala keinginannya dalam dunia penerbangan. Peraturan dalam dunia penerbangan dimulai pada tahun 1784. Menurut sejarah, saat itu ada sebuah larangan dari salah seorang politisi yang berpengaruh dari Paris untuk melakukan penerbangan dengan menggunakan balon udara tanpa adanya izin dari Pemerintah.

Penerbangan menjadi hal yang sangat diperhatikan oleh Pemerintah dan tidak bisa dilakukan oleh setiap orang tanpa adanya legalitas dari Pemerintah setempat. Pada tahun 1919 dilakukan pembuatan aturan tentang keselamatan penerbangan. Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.³² Keselamatan dalam melakukan penerbangan merupakan

³⁰ TNI. AU. 2015. *Angkasa Cendikia/Dinas Penerangan Angkatan Udara Jakarta:Dinas Penerangan Udara, 2014. Hal 5. <http://tmi-au.mil.id/sites/default/files/ANGKASA%20CENDIKIA%20APRIL%202015.pdf>*. 18 Januari 2016.

³¹ Kementerian Perhubungan. *Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 170 Peraturan Lalu Lintas Udara. hubud.dephub.go.id/?/CASR/download/1351.pdf*. 2 februari 2016.

³² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Undang-Undang Tahun 2009 tentang Penerbangan Nomor 1 pasal 1 ayat 48. [Hubud.dephub.go.id/id/uu/download/5.pdf](http://hubud.dephub.go.id/id/uu/download/5.pdf)*. 2 Februari 2016.

sebuah hal yang selalu menjadi prioritas yang utama. Penanganan keselamatan di setiap penerbangan memerlukan keahlian khusus dan kelengkapan infrastruktur.

Count d'Angles, Kepala polisi wilayah Seine mengharuskan balon udara yang biasanya digunakan untuk terbang agar dilengkapi dengan parasut. Hal ini disampaikan di Paris pada tahun 1919. Selain itu Pemerintah Prancis juga mengeluarkan sebuah larangan untuk melakukan percobaan-percobaan penerbangan dengan menggunakan balon udara selama musim panen. Seine adalah sebuah sungai utama di Prancis bagian Barat Laut. Sungai ini merupakan salah satu jalur lintas air komersial dan juga menjadi sebuah tujuan wisata, khususnya bagian yang terletak dalam kota Paris. Namanya berasal dari kata Sequanus dalam bahasa latin. Sungai ini membelah kota paris menjadi dua bagian yang dalam bahasa Perancis disebut dengan istilah *la rive droite* (tepi kanan) dan *la rive gauche* (tepi kiri). Tepi kanan yang dimaksud adalah Paris Utara, sedangkan tepi kiri adalah Paris Selatan. Paris Utara lebih makmur dari pada Paris Selatan. Parasut merupakan suatu perangkat dari tekstil lembut yang digunakan untuk memperlambat gerakan suatu objek atmosfer dengan menciptakan seretan (*drag*). Pada umumnya parasut digunakan untuk memperlambat gerakan turun seseorang atau suatu objek ke bumi.³³

Balon udara menjadi sebuah pembahasan dan dijadikan sebagai simbol sebuah alat yang digunakan untuk melakukan penerbangan. Pada zaman dahulu manusia terbang menggunakan balon udara, sebelum pesawat menjadi alat transportasi untuk melakukan perjalanan di udara. Balon udara dirakit dan dilakukan uji coba beberapa kali sampai bisa menjadi sebuah alat untuk melakukan penerbangan. Seiring berjalannya waktu, manusia menjadi semakin cerdas dan untuk melakukan penerbangan di wilayah udara manusia dimudahkan dengan alat transportasi yang dirasa lebih aman dan mudah, yaitu pesawat udara. Manusia menjadi semakin yakin dan aman untuk terbang dan berjalan mengelilingi angkasa dengan pesawat terbang.

Aturan-aturan dalam penerbangan diatur dalam banyak forum dan banyak jenis perundingan. Konvensi Paris 1919 merupakan sebuah konvensi tertua jika

³³ E. Suherman. 1983. *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, Bandung: Alumni. Hal 104.

dibandingkan dengan konvensi penerbangan sipil internasional lainnya. Meskipun Indonesia dan Singapura bukan termasuk dalam negara anggotanya namun kedua negara tersebut berhak untuk menjadikan konvensi ini sebagai sebuah panutan penerbangan di udara, dengan tidak meninggalkan konvensi kedua negara tersebut secara sah yaitu Konvensi Chicago 1944. Konvensi Paris 1919 merupakan sebuah konvensi yang di dalamnya mengatur penerbangan dalam skala regional. Hal tersebut menjadi salah satu faktor untuk membentuk peraturan penerbangan yang universal dalam skala internasional.³⁴ Konvensi Paris 1919 telah ada lebih dulu ada dibandingkan dengan Konvensi Chicago 1944, yang merupakan sebuah konvensi penerbangan berskala internasional di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) melalui ICAO. Sejak ICAO berdiri pada tanggal 1 November 1944, hal-hal yang berkaitan dengan penerbangan menjadi kewenangannya secara otomatis.

Selain keselamatan penerbangan, salah satu hal yang dilakukan ICAO adalah dibentuknya FIR pada setiap negara, beberapa hal lain juga mulai difikirkan dan diadakan oleh pihak ICAO. Beberapa diantaranya adalah pendaftaran pesawat udara, daerah-daerah yang diperbolehkan dan dilarang untuk dilintasi pesawat terbang, statistik, tukar menukar informasi teknik penerbangan, prosedur untuk melakukan penerbangan, dan lain sebagainya. Beberapa perkembangan dalam dunia penerbangan ini merupakan dampak dari peristiwa-peristiwa yang terjadi sebelumnya.

FIR dibentuk berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Indonesia menggunakan Konvensi ini sebagai dasar hukum terhadap penerbangan sipil internasional. Pihak ICAO tidak mengeluarkan sebuah aturan perundang-undangan yang menjelaskan definisi yang rinci terkait dengan FIR. Definisi FIR telah dibahas di masing-masing negara yang menjadi anggota ICAO. FIR menurut Kementerian Perhubungan Indonesia adalah batas wilayah yang mencakup semua struktur ruang udara yang terbagi atas beberapa wilayah. FIR meliputi seluruh

³⁴ Fans Likadja. 1987. *Masalah Lintas Di Ruang Udara*. Jakarta: Binaipta. Hal 1-2.

ruang udara yang dibatasi oleh pembatas di samping yang disebut Lateral Limit kecuali yang dibatasi oleh Upper FIR, yaitu lapisan FIR.³⁵

Konvensi Chicago 1944 menghasilkan kebijakan-kebijakan yang dimuat dalam 18 annex sebagai landasan dalam pembentukan FIR. Salah satu kebijakannya yang dicantumkan dalam annex 11 Konvensi Chicago 1944 tentang *Air Trafficking Service* yang memuat tentang pengadaan dan pengawasan terhadap lalu lintas udara, informasi penerbangan, dan layanan pemberitahuan serta peringatan mengenai keadaan bahaya.³⁶ Tujuan adanya FIR memang berdasarkan kebutuhan terlebih untuk keselamatan masyarakat dalam dunia penerbangan. Adanya FIR di setiap negara mengakibatkan setiap pengendara di lintas udara bisa mendapatkan kontrol dan layanan informasi penerbangan dengan baik.

FIR menjadi bagian dari hal yang diatur dalam peraturan penerbangan yang berlaku bagi negara-negara di dunia. Indonesia adalah salah satu negara yang memiliki FIR di wilayah ruang udaranya. Salah satu FIR dalam teritorial Indonesia yang berada di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna merupakan sebuah wilayah ruang udara yang memiliki letak strategis. Jalurnya menjadi wilayah lalu lintas udara yang selalu dilintasi oleh pesawat-pesawat asing. Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terbentang diantara 2 samudera dan 2 benua ini dilewati 42 jalur penerbangan internasional di dunia. Di dunia, wilayah ruang udara Indonesia memang menjadi wilayah udara dengan jalur lalu lintas terpadat.³⁷

Wilayah ruang udara Indonesia telah dijelaskan secara rinci dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001. Untuk menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan serta pelayanan ruang udara suatu negara diperlukan adanya batas-batas yang mengatur penggunaan ruang udara. Hal ini sesuai dengan pasal 63 ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 yang berbunyi:

³⁵Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Republik Indonesia. *Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 170 Peraturan Lalu Lintas Udara*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/skep/download/64>, 2 Februari 2016.

³⁶Achmad Moegandi. 1996. *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. Hal 2.

³⁷F. Djoko Poerwoko. 2015. *Ruang Udara Nasional Kenapa Harus Dibagi-bagi*. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2089&coid=3&caid=31&gid=5. 22 Februari 2016.

- 1) Menteri menetapkan batas-batas penggunaan ruang udara untuk kepentingan pelayanan navigasi penerbangan yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Indonesia.
- 2) Batas-batas penggunaan ruang udara sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, didasarkan pada perjanjian antar negara, dalam hal ini :
 1. Negara lain diberikan tanggung jawab atas pelayanan navigasi penerbangan di dalam wilayah udara Indonesia, atau
 2. Indonesia memperoleh tanggung jawab atas pelayanan navigasi penerbangan di luar wilayah Indonesia. menjelaskan tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.³⁸

Batas-batas penggunaan ruang udara yang dimaksud berbeda dengan batas-batas pembagian wilayah pelayanan ruang udara di setiap negara yang mana hal tersebut dilakukan oleh organisasi penerbangan sipil internasional dan berlaku untuk semua negara anggota. Batas-batas ruang udara tersebut merupakan pembagian atas wewenang dalam memberikan pelayanan wilayah ruang udara yang bisa dilakukan oleh internal negara maupun pelayanan yang dilakukan oleh pihak asing, seperti FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang dalam pengelolaan pelayanan navigasi penerbangannya diserahkan kepada Singapura. Suatu negara memiliki wewenang untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah ruang udaranya ketika beberapa hal pokok dalam dunia penerbangan bisa dipenuhi. Beberapa hal tersebut diantaranya adalah SDM yang berkualitas dan infrastruktur yang lengkap. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan pasal 64 ayat 3 yang berbunyi :

- 3) Ruang udara yang dikendalikan dan ruang udara yang tidak dikendalikan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, diklasifikasikan dengan mempertimbangkan sekurang-kurangnya :
 - a. Keselamatan operasional penerbangan.
 - b. Kepadatan lalu lintas udara.
 - c. Kemampuan fasilitas komunikasi penerbangan.
 - d. Kemampuan fasilitasi bantu navigasi penerbangan.
 - e. Kemampuan pengamatan lalu lintas udara.
 - f. Kemampuan navigasi pesawat udara, dan
 - g. Efektifitas dan efisiensi operasi penerbangan.³⁹

³⁸ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Presiden Republik Indonesia*. hubud.dephub.go.id/?id/kepmen/download/770. 2 Februari 2016.

FIR Kepulauan Riau dan Natuna menjadi wilayah ruang udara yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi sebab kawasan wilayah ruang udara tersebut merupakan jalur lalu lintas internasional. Oleh karena itu, untuk melakukan pengelolaan terhadap pelayanan navigasinya diperlukan sebuah keahlian dengan SDM yang berkualitas dan peralatan-peralatan yang lengkap. Pada tahun 1946 saat diadakannya sebuah forum pertama yang berisi pembagian FIR di setiap negara oleh ICAO, Indonesia dirasa belum mampu untuk mengelola FIR sehingga pelayanan navigasi penerbangan atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna pun diserahkan kepada Singapura oleh pihak ICAO. Setelah forum tersebut, tepatnya pada tahun 1995 Indonesia telah secara resmi menyerahkan penguasaan atas navigasi penerbangan di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura melalui perjanjian *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region (FIR) and the Jakarta Flight Information Region (FIR)*. Perjanjian tersebut berlaku sesuai dengan pasal-pasal yang diatur di dalamnya. Perjanjian ini menjadi sah dengan adanya tanda kekuasaan dari Kementerian Perhubungan dari Indonesia dan Kementerian Perhubungan dari Singapura. Selama perjanjian berlaku, Indonesia tidak berhak untuk melarang latihan militer pesawat tempur Singapura di atas FIR wilayah kedaulatan Indonesia tersebut.

2.2. FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna Menurut Konvensi Chicago 1944

Konvensi Chicago 1944 adalah instrumen hukum internasional khususnya hukum internasional publik.⁴⁰ Konvensi Chicago 1944 merupakan salah satu instrumen dalam hukum internasional serta media yang berfungsi untuk menghubungkan antara satu lembaga dengan lembaga lain yang dibentuk oleh

³⁹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 ayat 1 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Presiden Republik Indonesia*. hubud.dephub.go.id/?id/kepmen/download/770. 2 Februari 2016.

⁴⁰ Mochtar Kusumaadmaja. 1996. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Bina cipta. Hal 1.

Konvensi itu sendiri. Konvensi ini sebagai sebuah wadah untuk mempertemukan negara-negara yang menjadi bagian dari anggotanya. Konvensi Chicago 1944 juga merupakan sumber hukum untuk penerbangan sipil internasional maupun penerbangan sipil nasional. Negara-negara peserta Konvensi Chicago 1944 memiliki kewajiban untuk terus menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan pesawat negara. Mereka juga memiliki kewajiban untuk mematuhi peraturan dan standar-standar penerbangan yang telah ditetapkan oleh ICAO. Untuk itu ICAO selalu membuat dan memperbaharui *Standart and Recomend Practices* (SARPs) karena menyesuaikan dengan kondisi yang ada di lapangan. Hal tersebut dituangkan dalam annex 1-18 dengan berbagai dokumen yang harus dipatuhi oleh seluruh negara yang menjadi anggota dan peserta dalam Konvensi Chicago 1944.⁴¹ Secara umum SARPs artinya adalah standar dan rekomendasi dalam pelaksanaan yang digunakan di dunia penerbangan. SARPs telah diakui secara internasional dan menjadi pedoman oleh negara-negara di dunia. Standar dan rekomendasi ini merupakan sebuah aturan dari ICAO yang harus dipatuhi oleh negara-negara anggotanya. Setiap negara anggota diharuskan menuliskan SARPs yang telah ditetapkan di bawah hukum nasional yang berlaku dalam masing-masing negara anggota.⁴²

Keberadaan Konvensi Chicago 1944 dalam dunia penerbangan memiliki tujuan yang jelas. Tujuan adanya Konvensi Chicago 1944 sebagai konferensi penerbangan sipil internasional tampak jelas pada pembukaan konvensi penerbangan sipil internasional yang ditandakekuasaani di Chicago pada tahun 1944. Konvensi Chicago 1944 dimanfaatkan sebagai ruang untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian, dan saling mengerti antar bangsa. Selain itu dengan adanya Konvensi Chicago 1944 maka persahabatan antar negara di dunia menjadi semakin erat dan perang dunia untuk ke sekian kalinya bisa tercegah, setelah adanya Perang Dunia I dan Perang Dunia II. Hal yang sangat

⁴¹ Yaddy Supriadi. 2012. *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*. Tangerang: Telaga Ilmu Indonesia. Hal 5.

⁴² Fajar Nugroho. 2014. *Peraturan Penerbangan*. <http://www.ilmuterbang.com/artikel-main-menu-29/peraturan-penerbangan-main-menu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/754-apa-artinya-icao> 20 Februari 2016.

jelas tercermin adalah dengan adanya Konvensi Chicago 1944 maka pemeliharaan terhadap perdamaian dunia menjadi hal yang diupayakan secara jelas. Dunia internasional tidak lagi melihat hanya secara abstrak upaya perdamaian dunia. Negara-negara yang menjadi peserta dalam Konvensi Chicago 1944 diharapkan mampu menjalin kerja sama yang baik antar bangsa dan perdamaian dunia yang menjadi harapan dunia internasional bisa terwujud.⁴³

Sejak Konvensi Chicago ditandakekuasaani, maka aturan penerbangan sipil internasional mulai bisa diberlakukan. Pesawat udara yang melakukan penerbangan dengan jalur lalu lintas internasional tidak bisa secara bebas terbang di wilayah teritorial negara lain. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menyebutkan bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang di atas wilayahnya. Oleh karena itu pesawat udara asing harus mematuhi hukum yang ditetapkan oleh tempat pesawat udara tersebut melakukan penerbangan. Setiap pesawat udara asing yang melakukan penerbangan harus mendapatkan izin dari negara setempat.

Kekuasaan atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna berada di kekuasaan Singapura, padahal menurut hukum internasional FIR merupakan hak milik Indonesia. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi “*The contracting states recognize the every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”.⁴⁴ Setiap negara mempunyai kekuasaan lengkap dan eksklusif di udara di atas wilayahnya. Setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh berdasarkan hukum kebiasaan internasional. Satu hal yang diperlukan negara adalah batas wilayah negaranya. Namun demikian Konvensi Chicago 1944 tidak menjelaskan secara rinci terkait hal tersebut. Bahkan dalam konvensi tersebut tidak ada penjelasan terkait definisi batas wilayah ruang udara. Namun pengertian tersebut bisa dipahami dengan salah satu istilah yang ditafsirkan oleh Mahkamah Internasional yang menyebutkan “*the natural*

⁴³ Convention on ICAO, signed at Chicago on 7 December 1944 (Chicago Convention). http://www.spacelaw.olemiss.edu/linary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

⁴⁴ Spacelaw. *Pasal 1 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

meaning of the term is its geographical meaning". Setiap negara diakui dan diterima oleh negara anggota Konvensi Chicago 1944 terus ke atas (wilayah ruang udara) sampai tidak terbatas dan ke bawah bumi (daratan dan lautan) sepanjang dapat dieksploitasi.⁴⁵

Eksploitasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, merupakan sebuah upaya pemanfaatan yang ditujukan untuk keuntungan sendiri.⁴⁶ Eksploitasi yang dilakukan oleh suatu negara terhadap sumber daya alam di wilayah kedaulatannya berarti menjadi upaya pemanfaatan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan internal negaranya. Kebutuhan-kebutuhan tersebut meliputi segala aspek kebutuhan masyarakat, Pemerintahan, dan lain sebagainya. Pemerintah berhak melakukan pemanfaatan sumber daya alam yang ada dan disesuaikan dengan kondisi negaranya. Pemerintah Indonesia berhak untuk memanfaatkan sumber daya alam yang ada di bawah tanah suatu negara. Seperti dimanfaatkannya kekayaan alam di bawah tanah untuk menggali minyak dengan menambang. Indonesia berhak atas hal itu karena berada di bawah kedaulatan negaranya. Begitu juga dengan wilayah ruang udaranya. Indonesia berhak untuk mengatur dan memanfaatkannya. Pemerintah Indonesia secara sah bisa memanfaatkan wilayah ruang udaranya baik untuk melakukan latihan penerbangan pesawat tempur TNI AU maupun melakukan kegiatan penerbangan lainnya.

Kepulauan Riau dan Natuna merupakan wilayah milik Indonesia. Oleh karena itu maka ruang udara di atas wilayah-wilayah tersebut maupun FIR dalam kawasannya juga menjadi hak milik Indonesia. Atas dasar kepemilikan tersebut maka Indonesia berhak memanfaatkan FIR Kepulauan Riau dan Natuna tersebut untuk segala kepentingan Indonesia. Indonesia memiliki hak penuh dan secara utuh untuk melakukan segala kegiatan di atas wilayah ruang udaranya. Tidak satu pun negara termasuk Singapura yang berhak untuk mengatur atau melarang segala bentuk kegiatan yang dilakukan Indonesia di atas wilayah negaranya yang berdaulat.

⁴⁵ K. Martono. 2007. *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Hal 18-19

⁴⁶ *Kamus Besar Bahasa Indonesia Online*. [online]. <http://kbbi.web.id/eksploitasi>. 2 Maret 2016.

Pesawat udara Indonesia yang terbang di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna diwajibkan melapor dan meminta izin kepada Singapura.⁴⁷ Selama ini Indonesia menjadi negara yang harus taat pada aturan-aturan yang diciptakan oleh Singapura dalam penerbangan internasional jika melakukan penerbangan di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Pendelegasian FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Indonesia ke *Air Traffic Control* Singapura menimbulkan kewajiban kepada semua negara termasuk Indonesia untuk terlebih dahulu meminta izin kepada Singapura jika akan melakukan penerbangan di kawasan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna tersebut.⁴⁸ Pesawat udara baik sipil maupun pesawat udara negara dari berbagai negara tidak akan bisa terbang pada FIR kawasan tersebut sebelum mendapatkan izin. Jika Singapura tidak memberikan izin maka siapapun penumpang dalam pesawat yang melintas tidak akan diberi kesempatan untuk terbang.

Permasalahan di atas pernah dialami oleh Indonesia ketika akan terbang di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dengan membawa penumpang VIP dari Indonesia dengan menggunakan pesawat negara TNI AU. Pada tahun 1991 Jenderal Leonardus Benyamin alias Benny Moerdani, Menteri Pertahanan dan Keamanan Republik Indonesia dari tahun 1988 sampai tahun 1993 yang berada dalam pesawat di Natuna tidak diizinkan untuk mendarat oleh pihak Singapura. Pihak dari pilot pesawat setempat telah melakukan adu argumen dengan pihak Singapura dan menjelaskan tentang siapa penumpang pesawat di dalamnya akan tetapi hal itu tidak mengubah keputusan Singapura.⁴⁹ Pihak Singapura tidak akan mempertimbangkan siapapun penumpang yang ada dalam pesawat tersebut. Pihak Singapura hanya berfikir untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut, salah satunya adalah memanfaatkan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna

⁴⁷ Lembaga Pertahanan Nasional. 2008. *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Udara Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional Dalam Rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI*
http://www.lmhannas.go.id/portal/images/stories/humas/jurnal/edisi16/jurnal%20edisi%2016_materi%208.pdf. 10 Maret 2016.

⁴⁸ Widya Victoria. 2013. *Chappy Hakim : Wilayah Udara Dikelola Negara Lain Diam Apalagi Penjadapan*. <http://politik.rmol.co/read/2013/11/12/132983>. 10 Maret 2016.

⁴⁹ Anggi Kusumadewi & Abraham Utama. 2015. *'Perang' Udara Indonesia-Singapura*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004164716-20-82695/perang-udara-indonesia-singapura/>. 20 Februari 2016.

sebagai tempat untuk melakukan latihan pesawat tempur militer udara Singapura, sejak tahun 2001.

Larangan-larangan untuk terbang, atau tidak dilayangkannya surat izin pada pesawat-pesawat udara internasional baik sipil maupun negara menjadi wajar untuk dilakukan oleh pihak Singapura jika alasan atau rasionalisasi yang diberikan berhubungan dengan keselamatan navigasi penerbangan. Hal tersebut disebabkan oleh fungsi dan peran Singapura sebagai pihak yang mengelola FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. *Air Traffic Control* Singapura berfungsi untuk mengontrol FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna agar penerbangan-penerbangan yang dilakukan bisa selamat. Akan tetapi alasan-alasan yang diberikan oleh pihak Singapura berlainan dengan hal itu. Militer udara Singapura melakukan latihan militer di wilayah latihan militer, *Military Training Area* (MTA). Mereka beralasan bahwa FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna ini digunakan untuk melakukan latihan pesawat tempur militer udara Singapura, akibat kondisi Singapura yang tidak memungkinkan untuk melakukan latihan militer udara. Militer Udara Singapura berlatih di zona udara Indonesia.⁵⁰ Alasan ini disampaikan oleh pihak Singapura kepada Komandan Pangkalan TNI AU Tanjung Pinang, Letnan Kolonel Penerbang I Ketut Wahyu Wijaya pada 5 Oktober 2015.

Pihak Indonesia pernah memberikan peringatan kepada Singapura untuk tidak melakukan kegiatan-kegiatan militer di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Wilayah yang sangat sering digunakan adalah kepulauan Riau. Jika kegiatan latihan militer tetap dilakukan, maka akibat yang terjadi adalah tidak adanya pesawat-pesawat internasional yang bisa melakukan penerbangan sebab wilayah-wilayah tersebut merupakan wilayah strategis yang selalu menjadi pusat lalu lintas udara internasional. Panglima Tentara Nasional Indonesia (TNI), Jenderal Gatot Nurmantyo mengingatkan militer Singapura untuk tidak melakukan latihan militer ke wilayah udara Indonesia, atau tepatnya di sekitar Kepulauan Riau. Peringatan tersebut dilakukan dengan ancaman Indonesia kepada Singapura. Panglima mengancam, tidak akan segan-segan untuk melakukan

⁵⁰ *Ibid*

pengusiran terhadap pesawat militer Singapura yang melintas atau melakukan latihan penerbangan di kedaulatan negara Indonesia. Seperti yang disampaikan oleh Jenderal Gatot Nurmantyo “dalam hal ini Singapura menentukan *danger area*, dan di *danger area* ini adalah hanya untuk keselamatan penerbangan. Dengan demikian maka aktivitas untuk melakukan latihan militer dilarang dengan tegas. Saya ulangi tidak boleh latihan militer”, kata Jendral Gatot dalam keterangan pers di Kantor Kepresidenan, Selasa, 8 September 2015.⁵¹

Singapura memang menjadi negara yang berkuasa terhadap navigasi penerbangan FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Hal ini diatur dalam annex 11 Konvensi Chicago 1944. Semua negara di dunia termasuk Indonesia tidak bisa mengingkari hal tersebut. Namun demikian jika Singapura menggunakan kesempatan ini sebagai ruang untuk melakukan latihan militernya, maka Singapura telah melanggar annex 11 Konvensi Chicago 1944. Annex 11 Konvensi Chicago 1944 memuat tentang pengadaan dan pengawasan terhadap lalu lintas udara, informasi penerbangan, dan layanan pemberitahuan serta peringatan mengenai keadaan bahaya.⁵² Karena tindakan yang dilakukan oleh Singapura untuk melakukan latihan militer di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna keluar dari apa yang telah diatur dan disepakati dalam annex 11 Konvensi Chicago 1944, maka pelanggaran terhadap aturan internasional telah dilakukan oleh Singapura.

Hak-hak negara yang berdaulat atas FIR dijelaskan dalam pasal 6 dan pasal 7 Konvensi Chicago 1944. Hak-hak tersebut adalah sebagai berikut:

1. Setiap pesawat asing bisa beroperasi di atas FIR dengan izin negara yang berdaulat di atasnya.
2. Setiap negara berdaulat atas FIR berhak untuk menolak izin penerbangan pesawat asing.
3. Setiap negara berdaulat atas FIR berhak untuk mengambil *fee* dalam setiap penerbangan yang dilakukan oleh pesawat-pesawat asing.

⁵¹ Dedy Priatmojo & Agus Rahmat. 2015. *Panglima Ingatkan Singapura Tak Latihan Militer d Langit RI*. <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/671562-panglima-ingatkan-singapura-tak-latihan-militer-di-langit-ri>. 19 Januari 2016.

⁵² Achmad Moegandi. 1996. *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. Hal 2.

4. Setiap negara berdaulat atas FIR berhak untuk meminta surat-surat atas pesawat yang akan melakukan penerbangan di atas FIR.⁵³

Selain itu, pasal 9 dalam Konvensi Chicago 1944 dijelaskan terkait dengan larangan yang berlaku untuk negara yang berkuasa atas FIR. Suatu negara yang berkuasa atas FIR dilarang untuk membatasi penerbangan dengan faktor latihan militer.⁵⁴ Sedangkan kewajiban yang harus dilakukan oleh negara yang berkuasa atas FIR adalah mengatur navigasi penerbangan di kawasan FIR yang bersangkutan. Hal ini dijelaskan dalam annex 11 Konvensi Chicago 1944. Selama negara yang berdaulat atas FIR maupun negara yang berkuasa atas FIR ke luar dari aturan yang telah ditetapkan dalam Konvensi Chicago 1944, maka setiap negara tersebut telah melakukan pelanggaran. Indonesia dalam FIR Kepulauan Riau dan Natuna tidak bisa menggunakan haknya untuk melakukan penarikan atas *fee*. Justru Singapura menjadi negara yang selalu melakukan penarikan *fee* kepada pesawat-pesawat asing yang melakukan penerbangan di atasnya. Singapura juga telah melakukan pelanggaran dengan dihambatnya penerbangan pesawat-pesawat asing atas faktor kebutuhan militer. Kewajiban Singapura atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna adalah navigasi penerbangan, bukan kekuasaan atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna untuk melakukan latihan militer udara di atasnya.⁵⁵

2.3. FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna Menurut UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) 1982

Indonesia memperoleh tanggung jawab atas pelayanan navigasi penerbangan di luar wilayah Indonesia. menjelaskan tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Hukum ini telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the*

⁵³ Spacelaw. *Pasal 6 dan 7 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linrary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

⁵⁴ Spacelaw. *Pasal 9 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linrary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

⁵⁵ Widya Victoria. 2013. *Chappy Hakim : Wilayah Udara Dikelola Negara Lain Diam Apalagi Penyadapan*. <http://politik.rmo1.co/read/2013/11/12/132983>. 10 Maret 2016.

Law of the Sea (UNCLOS). Sebagai negara kepulauan, maka kedaulatan Indonesia pun meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan. Jumlah pulau di Indonesia berjumlah 13.466 dengan luas daratan 1.922.750 km² dan luas perairan 3.257.483 km².⁵⁶

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* sangat menjunjung tinggi kedaulatan atas negara baik dalam wilayah lautan, daratan, maupun udara. Negara kepulauan dapat menetapkan alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atas alur laut tersebut. Kapal asing dan pesawat udara asing mempunyai hak untuk melintasi alur laut kepulauan melalui alur laut dan rute penerbangan. Sekali pun demikian, tetapi hak tersebut tidak bisa mengurangi kedaulatan Negara Kepulauan atas air dan ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya dan sumber kekayaan di dalamnya.⁵⁷ Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.⁵⁸ Rute penerbangan selalu diatur untuk menjaga stabilitas keamanan dan keselamatan penebangan dengan semakin ramainya jalur internasional.

Kepulauan Riau dan Natuna merupakan bagian dari wilayah Kepulauan milik Indonesia dan berdaulat di atasnya. Selain wilayah darat dan lautan di kepulauan-kepulauan tersebut, ruang udara di atasnya juga merupakan bagian dari wilayah kedaulatan milik Indonesia sesuai dengan UNCLOS 1982 pasal 49 ayat 2. Negara Kesatuan Indonesia memiliki kedaulatan yang utuh dan penuh di ruang udara di atas perairan kepulauannya. Indonesia sebagai negara kepulauan diharuskan membuat alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atasnya untuk keperluan lintas kapal dan pesawat asing. Hukum nasional maupun hukum

⁵⁶ Yudi Irwanto. 2015. *BIG Serahkan Peta NKRI Kepada Kemenkokesra*. <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra>. 2 Februari 2016.

⁵⁷ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 1985 Tentang: Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut)* http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver3/media/download/RE_undang-undang-no-17-tahun-1985_20141007132021.pdf. 6 Februari 2016.

⁵⁸ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP / 195 / IX / 2008 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (Flight Approval)* . <http://hubud.dephub.go.id/?id/skep/download/64>. 1 Maret 2016.

internasional mengatur terkait hal ini. Pengelolaan dan pemanfaatan ruang udara suatu negara yang memiliki kedaulatan yang utuh menjadi hak negara yang bersangkutan tanpa adanya intervensi dari negara-negara maupun pihak lain.

Indonesia maupun Singapura menjadi bagian dari negara-negara yang mengakui aturan yang diatur dalam UNCLOS 1982. Hal tersebut karena diselenggarakannya UNCLOS dan Indonesia termasuk di dalamnya. UNCLOS 1982 menjadi sebuah hukum yang disepakati secara internasional oleh negara-negara di dunia. Oleh karena itu maka UNCLOS 1982 dapat digunakan untuk melihat kedudukan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari sudut pandang hukum internasional.

Indonesia merupakan negara yang lebih banyak didominasi oleh wilayah perairan dan Indonesia berdaulat atas wilayahnya. Hal ini diatur dalam undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia. Undang-undang nomor 6 tahun 1996 pasal 3 yang berbunyi: wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Wilayah ruang udara di atas lautnya juga masih menjadi teritorial Indonesia.⁵⁹

Hukum wilayah perairan Indonesia selanjutnya diatur dalam pasal 49 UNCLOS 1982. Hal itu terkait dengan status hukum perairan kepulauan, ruang udara di atas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah di bawahnya. Pasal 49 ayat 2 berbunyi "*This sovereignty extends to the air space over the archipelagic waters, as well as to their bed and subsoil, and the resources contained therein*".⁶⁰ Pasal tersebut menunjukkan bahwa segala sesuatu yang ada di bawah dasar laut dan di ruang udara di atas wilayah perairan suatu negara (FIR) menjadi hak kedaulatan negara tersebut. UNCLOS bisa menjadi salah satu hukum yang bisa mendefinisikan FIR karena di dalamnya dijelaskan wilayah perairan Indonesia serta ruang udara di atasnya. Undang-undang nomor 6 tahun 1996 pasal 18 berbunyi:

⁵⁹ Staff Ugm. *Undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia pasal 3*. luk.staff.ugm.ac.id/atur/sda/UU6-1996PerairanIndonesia.pdf. 2 Februari 2016.

⁶⁰ PBB. *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut, UNCLOS 1928 pasa; 49 ayat 2* http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. 2 Februari 2016.

1. Lintas air laut kepulauan dalam alur-alur laut yang khusus ditetapkan adalah pelaksanaan hak pelayanan dan penerbangan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi dengan cara normal hanya untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang.
2. Segala jenis dan pesawat asing, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas alur laut kepulauan melalui perairan kepulauan Indonesia, antara satu bagian dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia bagian laut lepas atau ZEE Indonesia lainnya.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara negara asing yang melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dan ayat 2 diatur dengan Peraturan Pemerintah.⁶¹

Undang-undang nomor 6 tahun 1996 pasal 18 ini merupakan sebuah aturan hukum perairan Indonesia. Aturan tersebut memperkuat posisi Indonesia bahwa Indonesia merupakan negara yang berdaulat atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Aturan tersebut secara jelas menyebutkan bahwa Indonesia berhak atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna secara kedaulatan. Bentuk aktifitas yang dilakukan oleh Singapura di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna hanya dalam wilayah navigasi penerbangan.

2.4. Zona FIR di Kepulauan Riau dan Natuna

FIR di Kepulauan Riau dan Natuna dikuasai oleh Singapura sejak dilaksanakannya sebuah forum oleh *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) pada tahun 1946 untuk melakukan pembagian wilayah FIR karena adanya peningkatan pada *traffict* (semakin ramainya lalu lintas) di ruang udara kawasan Selat Malaka. Selat Malaka memang merupakan jalur yang digunakan untuk lintas negara. Ada sekitar 52 negara yang diundang oleh ICAO dalam forum tersebut. Pada saat itu, Indonesia baru saja terbebas dari penjajahan tidak mengirimkan delegasinya. Dengan beberapa pertimbangan dari pihak ICAO maka FIR Kepulauan Riau dan Natuna diserahkan kepada *Air Traffic Control* (ATC) Singapura yang menjadi salah satu koloni Inggris. Beberapa hal yang

⁶¹ Staff Ugm. 2014. *Undang-undang nomor 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia pasal 18*. luk.staff.ugm.ac.id/atur/sda/UU6-1996PerairanIndonesia.pdf.. 2 Februari 2016.

dipertimbangkan oleh pihak ICAO adalah melihat terbatasnya infrastruktur dan kemampuan SDM dari pihak Indonesia. Keputusan dalam forum ICAO yang saat itu dilakukan hanyalah terbatas pada navigasi dan keselamatan penerbangan yang dilakukan oleh ATC Singapura di wilayah FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Artinya keputusan dari pihak ICAO tersebut tidak sedikit pun menyentuh pada wilayah kedaulatan negara Indonesia.



Gambar 2.1. Peta FIR Kepulauan Riau dan Natuna

Sumber: Hankam. 2013. *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam Rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI*. <http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/13622/> 22 Januari 2016.

Letak geografis FIR Kepulauan Riau dan Natuna tidak berbeda dengan kondisi geografis baik darat maupun lautan dari dua kepulauan itu. Secara geografis Provinsi Kepulauan Riau terletak antara koordinat 1° 10' Lintang

Selatan $-5^{\circ} 10'$ Lintang Utara dan $102^{\circ} 50'$ - $109^{\circ} 20'$ Bujur Timur. Provinsi Kepulauan Riau memiliki batas wilayah di sebelah Utara dengan Laut Cina Selatan, di sebelah Timur dengan Negara Malaysia, dan Provinsi Kalimantan Barat, di sebelah selatan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Jambi. Sedangkan batas wilayah di sebelah barat dari Kepulauan Riau ada dua negara yang berbatasan secara langsung yaitu negara Singapura dan Malaysia.⁶²

Selain FIR Kepulauan Riau, ada juga FIR di Kepulauan Natuna yang merupakan pembahasan dalam masalah ini. Sama halnya dengan FIR Kepulauan Riau maupun FIR yang lain, FIR Kepulauan Natuna memiliki tata letak geografis yang secara utuh sama dengan wilayah darat maupun perairannya. Kepulauan Natuna merupakan wilayah Indonesia yang paling utara di selat Karimata. Kepulauan Natuna terdiri dari pulau-pulau kecil yang berbatasan langsung dengan wilayah maritim dari tiga negara, yaitu Malaysia, Singapura, dan wilayah maritim dari negara Vietnam.⁶³ Secara geografis, Kepulauan Natuna terletak di wilayah terluar Indonesia. Hal tersebut yang menyebabkan minimnya perhatian negara Indonesia untuk Kepulauan Natuna dan hal ini berpotensi untuk diambilnya Natuna oleh negara lain baik darat, laut, maupu udaranya.

Kepulauan Natuna menjadi wilayah yang strategis baik di wilayah ruang udara maupun wilayah kepulauannya. Singapura sedang gigih untuk mempertahankan FIR Kepulauan Natuna dan berupaya mempersulit Indonesia dalam pengambilalihan wilayah informasi ruang udaranya. Hal itu terbukti dengan sikap Singapura pada setiap forum yang dilakukan antara Indonesia dengan Singapura. Alasan yang diungkapkan selalu masalah kurangnya infrastruktur dan rendahnya SDM Indonesia. Singapura tela keluar dari koridor kewenangnya untuk melakukan navigasi penerbangan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dengan adanya militer Singapura yang menggunakan wilayah ruang udara tersebut untuk

⁶² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Kondisi Kepulauan Riau* <http://www.dephub.go.id/uploads/files/81a92f83bb9e6e50361e4efdca2dbfc8.pdf>. 16 Februari 2016

⁶³ Fitria, Nurul. 2014. Upaya Diplomati Indonesia Terhadap China dalam Menyelesaikan Potensi Konflik Landas Kontinen Natuna di Laut Cina Selatan. *Ejournal Ilmu Hubungan Internasional*. [http://ejournal.hi.fisip-unmu.l.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/11/ejurnal%20nurul%20fitri%20zainia%2007%20\(11-05-14-05-49-29\).pdf](http://ejournal.hi.fisip-unmu.l.ac.id/site/wp-content/uploads/2014/11/ejurnal%20nurul%20fitri%20zainia%2007%20(11-05-14-05-49-29).pdf). 22 Februari 2016.

melakukan latihan militer angkatan udara Singapura. Sedangkan di wilayah kepulauannya Natuna menjadi kepulauan yang dianggap strategis oleh banyak negara di sekitarnya. Wilayahnya yang merupakan wilayah pulau terluar dari Indonesia juga merupakan salah satu alasan dan menjadi kesempatan untuk diambil alih negara-negara di sekitarnya. Letaknya sangat strategis baik di Kepulauan dan daratannya maupun di wilayah ruang udaranya.⁶⁴

Perlu diketahui bahwa pada wilayah udara Republik Indonesia, memang ada pelayanan navigasi penerbangan dan pendelegasian FIR dalam pelayanan navigasi penerbangan dari suatu negara ke negara lain. Salah satu diantaranya adalah perjanjian antara Indonesia dengan pihak Singapura dalam pelayanan navigasi FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Pendelegasian tersebut menyebabkan setiap pesawat yang melintasi FIR yang telah ditentukan harus mendapatkan izin dan identitas resmi dari Singapura. Wilayah FIR yang didelegasikan Indonesia kepada Singapura adalah FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Pendelegasian tersebut dilakukan sejak tahun 1973, ketika dilaksanakannya *Regional Aviation Meeting I* yang diselenggarakan oleh ICAO di Honolulu Hawaii. Pada perundingan tersebut diputuskan bahwa ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna masuk ke dalam ATC Singapura. Selain itu, pengelolaan wilayah ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna yang berada di atas ketinggian 20.000 kaki menjadi hak kuasa Singapura demi keselamatan penerbangan.⁶⁵

Singapura mendapatkan hak untuk menguasai FIR Kepulauan Riau dan Natuna karena dianggap lebih mampu untuk mengelolanya. Indonesia masih belum memiliki infrastruktur yang lengkap dan SDM yang unggul untuk mengelolanya. Hak yang dimiliki Singapura hanya sebatas pada navigasi penerbangannya saja, tidak lebih dari itu. Wilayah kedaulatan atas FIR Kepulauan

⁶⁴ Wardah Fathiyah. 2016. *Indonesia Tegaskan Kembali Kepemilikan Pulau Natuna*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2016/01/indonesia-tegaskan-kembali-kepemilikan-pulau-natuna>. 22 Februari 2016.

⁶⁵ TNI AU. 2015. *Angkasa Cendikia/Dinas Penerangan Angkatan Udara Jakarta:Dinas Penerangan Udara, 2014. Hal 6. <http://tni-au.mil.id/sites/default/files/ANGKASA%20CENDIKIA%20APRIL%202015.pdf>*. 18 Januari 2016.

Riau dan Natuna juga masih secara sah menjadi milik Indonesia. Oleh karena itu, segala aktivitas yang dilakukan Singapura di atas wilayah tersebut yang keluar dari navigasi penerbangan seperti latihan militer dan semacamnya merupakan bentuk pelanggaran terhadap kesepakatan diantara dua negara tersebut.



BAB 3. KEDUDUKAN FIR KAWASAN KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA

3.1. FIR Kepulauan Riau dan Natuna Berdasarkan Perspektif Indonesia

Terkait dengan adanya permasalahan tentang FIR Kepulauan Riau dan Natuna antara Indonesia dengan Singapura, ada perspektif yang berbeda di antara kedua negara tersebut. Indonesia beranggapan bahwa Pemerintah Singapura telah setuju dengan tindakan Indonesia yang dilakukan dalam pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Melalui Menteri Koordinator bidang Politik Hukum dan Keamanan Indonesia, Luhut Binsar Panjaitan menyatakan bahwa Singapura setuju dengan adanya upaya untuk melakukan pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang akan dilakukan oleh Indonesia dari Singapura. Saat ini Indonesia sedang mempersiapkan diri untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.⁶⁶ Singapura dianggap akan menunggu kesiapan Indonesia untuk mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna tersebut, yang mana Pemerintah Indonesia menyebut bahwa upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna selambat-lambatnya pada tahun 2024. Selama Indonesia ada dalam masa persiapan, FIR Kepulauan Riau dan Natuna akan tetap dikelola oleh pihak Singapura dan akan diserahkan kepada Indonesia setelah kebutuhan-kebutuhan dalam mengelola FIR dipenuhi Indonesia. Hal tersebut tentu disadari oleh kedua pihak karena Indonesia masih mengalami kekurangan baik dalam kelengkapan infrastruktur maupun kualitas SDM.

Indonesia meyakini bahwa masalah antara Indonesia dengan Singapura terkait dengan FIR Kepulauan Riau dan Natuna merupakan sebuah masalah terkait dengan kedaulatan. Kedaulatan merupakan sebuah ciri utama adanya suatu negara. Jika suatu negara tidak berdaulat maka keberadaan negara merupakan hal yang semu.⁶⁷ Pengelolaan FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang selama puluhan tahun dikuasai Singapura sama saja dengan menciderai kedaulatan Indonesia

⁶⁶ Anggi Kusuma Dewi dkk. 2015. *Luhut: Singapura-Malaysia Dukung RI Kendalikan Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004171137-20-82698/luhut-singapura-malaysia-dukung-ri-kendalikan-ruang-udara/> 29 Oktober 2015.

⁶⁷ Isjwara Fred. 1996. *Pngantar Ilmu Politik*. Bandung: Binacipta. Hal 89.

sebagai suatu negara. Indonesia tidak memiliki kemampuan untuk mengontrol wilayah ruang udara tersebut. Segala bentuk aktivitas yang akan dilakukan di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna harus terlebih dulu izin kepada Singapura. Dengan demikian, Indonesia menjadi negara yang wilayah ruang udaranya terjajah oleh negara lain. Kondisi demikian menjadi faktor Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang dianggap menjadi bagian dari kedaulatan negara Indonesia. Dalam hal ini Indonesia sadar bahwa untuk berhasil dalam upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna tidak bisa secara langsung sehingga harus terlebih dahulu melengkapi segala infrastruktur dan memiliki SDM yang berkualitas.

3.2. FIR Kepulauan Riau dan Natuna Berdasarkan Perspektif Singapura

Singapura telah melihat permasalahan FIR Kepulauan Riau dan Natuna antara Indonesia dengan Singapura merupakan sebuah permasalahan yang sulit untuk diselesaikan. Ada perbedaan pandangan antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Singapura ketika melihat FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Kementerian Luar Negeri Singapura merasa belum pernah mengeluarkan *statement* bahwa pihaknya setuju dan mendukung untuk melakukan pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura.⁶⁸ Selain itu, Menteri Luar Negeri Singapura, Vivian Balakrishnan juga menyatakan bahwa pihaknya belum menyepakati rencana Indonesia mengambil alih kontrol ruang udara di Kepulauan Riau yang selama ini dipegang oleh Singapura.⁶⁹ Indonesia dianggap telah memberikan klaim kepada Singapura terkait kesediaan Singapura untuk menyepakati pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna oleh Indonesia dari Singapura.

Pemerintah Singapura memandang bahwa permasalahan ini bukan masalah terkait dengan kedaulatan suatu negara. Deputi Perdana Menteri Singapura, Teo

⁶⁸ Anggi Kusuma Dewi. 2015. *Singapura Klarifikasi Ucapan Luhut Soal Kontrol Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151126112353-20-94188/singapura-klarifikasi-ucapan-luhut-soal-kontrol-ruang-udara/>. 4 Maret 2016.

⁶⁹ Anggi Kusuma Dewi & Gilang Fauzi. 2015. *RI Akan Negosiasi Dengan Singapura Soal Kendali Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151127133757-20-94500/ri-akan-negosiasi-dengan-singapura-soal-kendali-ruang-udara/>. 4 Maret 2016.

Chee Hean beranggapan bahwa FIR Kepulauan Riau dan Natuna merupakan sebuah permasalahan yang terjadi dalam hal operasional penerbangan. Hal ini merupakan soal operasionalisasi lalu lintas udara yang efektif dengan prioritas pada keselamatan penerbangan dan masalah teknis operasional yang kompleks di bawah lingkup ICAO, sebab melibatkan banyak negara dan maskapai penerbangan yang melintasi ruang udara dalam kendali FIR tersebut.⁷⁰ Indonesia dianggap tidak berhak untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dengan dasar kedaulatan negara. FIR Kepulauan Riau dan Natuna tersebut telah diserahkan kepada Singapura oleh ICAO atas dasar kemampuan yang dimiliki Singapura dan keterbatasan Indonesia dari berbagai bidang.

3.3. Kerugian Indonesia Ketika FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dikelola *Air Traffic Control* Singapura

Tindakan yang telah dilakukan oleh Singapura dalam pengelolaan FIR Kepulauan Riau dan Natuna memberikan dampak buruk bagi Indonesia. Singapura menguasai FIR tersebut tidak hanya dalam navigasi penerbangannya, akan tetapi Singapura menggunakan kesempatan ini untuk melakukan latihan militer udaranya yang berupa latihan penerbangan pesawat tempur milik Singapura. Indonesia menjadi salah satu negara yang dirugikan Singapura atas pemenuhan kepentingan dalam hal pertahanan Singapura. Ketika sedang terjadi latihan militer di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna oleh militer udara Singapura, sering kali Indonesia diperintahkan untuk melewati jalur yang lain dengan jarak tempuh yang lebih jauh atau menunggu sampai latihan militer selesai dilakukan. Perjalanan yang ditempuh Indonesia harus memakan waktu 30 menit lebih lama dibanding biasanya. Indonesia telah kehilangan waktu lebih lama dan bahan bakar lebih banyak dengan kondisi seperti ini.

Singapura juga menerapkan pembayaran setiap kali ada pesawat yang melintas di wilayah ruang udara Indonesia yang dikuasai Singapura. Pesawat yang melintasi FIR Kepulauan Riau dan Natuna harus membayar *fee* kepada Singapura

⁷⁰ Aviasi. 2015. *Singapura Bantah Klaim Indonesia Soal Pengelolaan FIR*. <http://www.runway-aviation.com/singapura-bantah-klaim-indonesia-soal-pengelolaan-fir/>. 4 Maret 2016.

termasuk Indonesia. Indonesia kembali dirugikan. Indonesia harus membayar *fee* kepada Singapura yang seharusnya pembayaran tersebut menjadi milik Indonesia karena berada di wilayah kedaulatan negara Indonesia. Selanjutnya Singapura menyerahkan hasil dari pembayaran *fee* yang diterimanya dari pesawat-pesawat luar negeri kepada Indonesia. Indonesia menerima hasil dari pembayaran tersebut sesuai dengan jumlah yang diserahkan oleh Singapura kepada Indonesia. Indonesia tidak pernah tahu jumlah pembayaran *fee* secara rinci dari masing-masing pesawat yang melakukan penerbangan di FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna.

Kerugian Indonesia kembali bertambah dalam segi keamanan dan pertahanan. FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang dikuasai Singapura tidak hanya dalam hal navigasi keselamatan penerbangannya saja juga mengancam Indonesia. Indonesia tidak mampu mengetahui pesawat-pesawat mana yang melintasi FIR di kedaulatan Indonesia tersebut. Negara yang bisa mengetahui secara pasti pesawat-pesawat yang melintas di area tersebut adalah Singapura. Segala jenis pesawat yang akan melakukan penerbangan di FIR Kepulauan Riau dan Natuna memang memiliki kewajiban untuk lapor kepada Singapura sejak FIR tersebut dikuasai Singapura. Indonesia tidak bisa mengamankan wilayah udaranya jika beberapa daerah masih diawasi oleh negara lain. Dalam konteks perang modern, supremasi udara akan sangat berpengaruh pada supremasi di darat maupun laut. Dengan demikian, merebut FIR secepatnya adalah keharusan yang tidak bisa ditawar. Namun demikian, Indonesia tidak boleh asal merebut karena di dalamnya ada tanggung jawab keselamatan penerbangan, di antaranya terkait informasi penerbangan dan alat service (ALRS). Oleh karena itu, bersamaan dengan perjuangan merebut kembali kedaulatan udaranya di Kepulauan Riau dan Natuna, Indonesia juga menyiapkan SDM, infrastruktur navigasi, dan penguatan diplomasi.⁷¹ Pemenuhan kelengkapan infrastruktur dan peningkatan kualitas SDM menjadi pokok dalam kesuksesan pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna yang saat ini masih saja dikuasai Singapura. Jika

⁷¹ Sindonews. 2015. *Rebut FIR!*. <http://nasional.sindonews.com/read/1043316/16/rebut-fir-1441941622>. 18 Januari 2016.

beberapa hal tersebut telah terpenuhi maka Indonesia semakin memiliki peluang yang besar untuk bisa mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna.

3.4. Dasar Hukum Pengambilalihan FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura

Keputusan Indonesia untuk melakukan pengambilalihan FIR Kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dari kekuasaan Singapura memiliki dasar hukum yang jelas. Dasar hukum tersebut adalah pasal-pasal yang merupakan hasil dari Konvensi Chicago 1944. Beberapa pasal tersebut adalah pasal 1, pasal 3, pasal, 28, dan pasal 68 yang termaktub dalam Konvensi Chicago 1944.

3.4.1. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 menjadi salah satu dasar hukum atas pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Pasal tersebut menyebutkan bahwa *“The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”*.⁷² Pasal ini berbicara tentang kedaulatan. Setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang di atas wilayahnya.

Pasal di atas menunjukkan bahwa FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna menjadi hak milik Indonesia karena kawasan-kawasan di Kepulauan Riau dan Natuna merupakan bagian dari wilayah darat Indonesia. Kenyataan yang terjadi berbeda. FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dikuasai oleh Singapura bahkan sejak Indonesia merdeka. Indonesia tidak berhak atas FIR wilayah-wilayah tersebut, sehingga untuk melakukan segala aktivitas di FIR wilayah tersebut, Indonesia harus mengikuti prosedur yang dibuat oleh Singapura. Indonesia menjadi wilayah jajahan Singapura untuk terbang di FIR wilayah tersebut. Pelanggaran Singapura terhadap pasal ini juga ditunjukkan dengan Singapura yang semena-mena menggunakan FIR Kepulauan Riau dan Natuna sebagai tempat untuk melakukan latihan senjata militer. Bahkan tindakan yang

⁷² Spacelaw. *Pasal 1 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linrary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

dilakukan Singapura membuat keberlangsungan negara-negara lain termasuk Indonesia dalam melakukan aktivitas penerbangan di wilayah tersebut menjadi terhambat.

3.4.2. Pasal 3 Konvensi Chicago 1944

Selanjutnya adalah Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 yang menjadi dasar hukum yang digunakan oleh Indonesia dalam upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Pasal tersebut berisi tentang *Civil and state aircraft*, yang menegaskan bahwa:

- a. *This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.*
- b. *Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.*
- c. *No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.*
- d. *The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.*⁷³

Pasal ini menjelaskan bahwa pesawat udara negara adalah pesawat udara yang digunakan untuk militer, polisi, dan bea cukai sedangkan yang dimaksud dengan pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara. Pesawat udara negara tidak mempunyai hak untuk melakukan penerbangan di atas negara-negara anggota lainnya, sedangkan pesawat udara sipil yang melakukan penerbangan tidak berjadwal (tidak melakukan kontrak) dapat melakukan penerbangan di atas negara anggota lainnya. Diantara negara yang saling melakukan kontrak, ketika mereka membuat regulasi untuk pesawat udara negaranya, mereka akan memperhatikan keselamatan navigasi pesawat udara sipil.

Singapura telah menghambat Indonesia untuk melakukan penerbangan di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna. Karena selama ini pesawat-pesawat yang

⁷³ Spacelaw. *Pasal 3 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14. Januari 2016.

digunakan Indonesia dan dilarang untuk terbang adalah pesawat udara sipil, bukan pesawat udara negara. Singapura tidak berhak untuk tidak memberikan izin kepada Indonesia untuk melewati FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Bahkan sesuai pasal 3 Konvensi Chicago 1944, segala pesawat udara sipil dari negara manapun, bukan pesawat udara negara berhak untuk terbang di FIR Kepulauan Riau dan Natuna.

3.4.3. Pasal 28 Konvensi Chicago 1944

Dasar hukum selanjutnya yang digunakan Indonesia dalam pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura adalah pasal 28 Konvensi Chicago 1944. Pasal tersebut menjelaskan tentang *Air navigation facilities and standard system*. Pasal tersebut menjelaskan bahwa *each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to :*

- a. *Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.*
- b. *Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.*
- c. *Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.*⁷⁴

Melalui pasal 28 Konvensi Chicago 1944, ICAO meminta kepada negara-negara anggotanya untuk memenuhi fasilitas-fasilitas dalam navigasi udara sesuai dengan ketentuan dan sistem standar dalam konvensi itu sendiri. Pasal ini menjelaskan tentang Fasilitas navigasi udara yang diminta oleh ICAO. Negara-negara anggota dari ICAO diberikan ukuran standar terkait dengan beberapa fasilitas untuk navigasi penerbangan. Pihak ICAO dalam Konvensi Chicago 1944

⁷⁴ Spacelaw. *Pasal 28 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

meminta kepada setiap negara anggotanya agar menyanggupi bandar udara, layanan radio, jasa meteorologi, dan fasilitas navigasi udara lainnya untuk memfasilitasi navigasi udara sesuai dengan standar yang bisa digunakan pada waktu yang telah ditentukan dalam konvensi Chicago 1944. Setiap negara harus menggunakan ukuran standarisasi sesuai prosedur komunikasi, kode, tanda-tanda, sinyal, pencahayaan, praktek operasional, dan aturan yang dapat direkomendasikan pada waktu-waktu sesuai dengan konvensi Chicago 1944. Setiap negara harus melakukan kerja sama dalam hubungan internasional untuk mengamankan publikasi peta *aeronautika* dan grafik sesuai dengan standar yang dapat direkomendasikan dari waktu ke waktu sesuai dengan konvensi ini.

Indonesia tidak pernah memiliki kesempatan untuk memenuhi fasilitas navigasi penerbangan secara mandiri sampai saat ini. Bahkan bisa disebut bahwa Indonesia telah diputuskan prosesnya oleh Singapura untuk memenuhinya sesuai dengan apa yang diatur oleh ICAO dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 28. Kemampuan SDM Indonesia yang tidak berkualitas telah dibenahi oleh internal negara Indonesia. akan tetapi sampai saat ini Singapura masih kokoh beranggapan bahwa kemampuan Indonesia belum cukup untuk memenuhi fasilitas navigasi penerbangan. Hal itu terbukti dengan adanya forum diplomasi pada tahun 2012. Singapura secara langsung memberikan penilaian atas ketidakmampuan Indonesia dalam mengelola FIR Kepulauan Riau dan Natuna.

3.4.4. Pasal 68 Konvensi Chicago 1944

Selain itu, dasar hukum yang digunakan Indonesia untuk mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura ada dalam pasal 68 Konvensi Chicago 1944 tentang *designation of routes and airports*. “*Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use*”.⁷⁵

⁷⁵ Spacelaw. *Pasal 68 Konvensi Chicago 1944*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

Menurut pasal 68 Konvensi Chicago 1944, Indonesia adalah negara yang seharusnya memiliki hak untuk mengatur rute penerbangan di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, karena keberadaannya di wilayah teritorial Indonesia. Namun demikian kenyataannya FIR Kepulauan Riau dan Natuna diatur oleh Singapura. Pesawat-pesawat luar negeri yang akan melakukan penerbangan di atasnya berurusan langsung dengan Singapura. Hal tersebut menunjukkan bahwa wilayah penerbangan di atas FIR Kepulauan Riau dan Natuna benar-benar dikuasai oleh Singapura. Hal tersebut karena kendali wilayah ruang udara tersebut diambil alih oleh Singapura sejak pihak Singapura menjadi penguasa FIR Kepulauan Riau dan Natuna. Singapura merupakan negara yang saat ini menentukan rute perjalanan pesawat-pesawat asing di dunia yang akan melintasi wilayah ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna.

3.4.5. Amanah UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Setiap hukum yang berlaku dalam Negara Kesatuan Indonesia selalu berpedoman pada Undang-Undang yang telah disahkan oleh Pemerintah. Pemerintahan Republik Indonesia telah membuat aturan tentang penerbangan yang dituangkan dalam UU Nomor 1 tahun 2009. Undang-undang tersebut menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan penerbangan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁷⁶

Selama salah satu FIR milik Indonesia masih dalam pengelolaan *Air Traffic Control* Singapura, maka amanah dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan belum bisa terlaksana dengan baik. Sebab dalam pasal tersebut secara jelas menuntut Indonesia untuk menguasai penerbangan secara utuh di atas wilayah kedaulatannya. Sampai sekarang ini FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna masih dikuasai oleh pihak *Air Traffic Control* Singapura. Indonesia

⁷⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1*. [Hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf](http://hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf). 14 Januari 2016.

belum mampu untuk memiliki segala hal yang terkait dengan penerbangan di negaranya secara mutlak dan secara utuh.

Indonesia telah mengesahkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009. Hal ini menunjukkan artinya bahwa Indonesia juga harus siap untuk melakukan pengelolaan udara secara mandiri. Sesuai Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 458, wilayah udara Republik Indonesia (RI) yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 tahun sejak Undang-undang tersebut berlaku.⁷⁷ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 berlaku sejak 12 Januari 2009. Artinya bahwa pada tanggal 12 Januari 2024, ruang udara tersebut harus sudah beralih dari FIR Singapura menjadi FIR Indonesia.

Indonesia selalu dipersulit oleh pihak Singapura untuk mengambil alih navigasi penerbangan wilayah ruang udara, FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna selama ini. Terkesan bahwa *Air Traffic Control* Singapura telah diuntungkan dengan posisinya yang sudah menguasai navigasi penerbangan Indonesia selama puluhan tahun. Sudah bisa dipastikan bahwa keuntungan yang diperoleh Singapura sangat besar sebagai negara yang mengelola wilayah ruang udara Indonesia yang strategis wilayahnya, FIR kawasan Kepulauan Riau dan Natuna.

3.4.6. Perjanjian Indonesia Singapura Pada Tahun 1995 Tentang Penataan Kembali Batas-Batas FIR Telah Berakhir

Indonesia telah secara resmi mendelegasikan FIR Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura melalui perjanjian *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region (FIR) and the Jakarta Flight Information Region (FIR)* pada tahun 1995. Perjanjian ini membahas wilayah ruang udara milik Indonesia bagian Kepulauan

⁷⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 pasal 458*. [Hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf](http://hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf). 14 Januari 2016.

Riau yang diminta Singapura untuk dijadikan lokasi melakukan latihan militer udara. Perjanjian ini dibuat atas kepentingan Singapura yang berhubungan dengan kondisi Singapura yang tidak memiliki wilayah ruang udara untuk dijadikan tempat latihan militer. Perjanjian tersebut berisi tentang Military Training Areas (MTA). MTA adalah wilayah ruang udara milik Indonesia yang diupayakan oleh Singapura menjadi tempat untuk melakukan latihan militer udara Singapura karena Singapura tidak memiliki wilayah udara untuk latihan. Perjanjian antara Indonesia dengan Singapura tersebut ditandatangani oleh DR. Haryanto Dhanutirto sebagai menteri perhubungan Indonesia dan Mr. Mah Bow Tan sebagai menteri perhubungan Singapura pada tanggal 21 September 1995 di Singapura.

Terkait dengan masa berlakunya, perjanjian tersebut telah mengatur batas waktu berakhir dan upaya perpanjangannya. Sesuai dengan pasal 7 dari perjanjian *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region (FIR) and the Jakarta Flight Information Region (FIR)* yang berbunyi “*this agreement will be reviewed at the end of five years and shall be extended by mutual consent if both parties find it beneficial to do so*”.⁷⁸ Sesuai dengan isi perjanjian, maka perjanjian ini berakhir pada bulan September tahun 2000, lima tahun setelah perjanjian tersebut ditandatangani. Jika dirasa oleh kedua belah pihak bahwa perjanjian ini membawa dampak yang positif sehingga perlu diperpanjang maka kedua dengan kesepakatan kedua belah pihak perjanjian ini bisa berlanjut. Sampai pada masa akhir berlakunya perjanjian ini di antara kedua belah pihak tidak ada yang melakukan perpanjangan perjanjian. Setelah itu, Singapura mencoba untuk mengajak Indonesia melakukan perpanjangan perjanjian pada tahun 2001, tetapi Indonesia menolak.⁷⁹ Singapura

⁷⁸ Kementerian Luar Negeri. *Perjanjian Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region (FIR) and the Jakarta Flight Information Region (FIR)*. treaty.kemlu.go.id/index.php/treaty/download/4286. 2 Februari 2016.

⁷⁹ Elza Astari Retaduari. 2015. *Pesawat Tempur Singapura Kerap Latihan di Ruang Udara RI*. <http://hot.detik.com/read/2015/09/05/211802/3011079/10/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri>. 7 Maret 2016.

adalah pihak yang paling diuntungkan karena dengan berlakunya perjanjian ini maka militer udara Singapura bisa melakukan latihan dengan sah di atas wilayah ruang udara milik Indonesia. Wilayah MTA ini dipatok dari sebelah barat daya Singapura hingga Tanjung Pinang, Kepulauan Riau, termasuk di utara pulau Bintan.⁸⁰ Cukup banyak wilayah udara yang bisa dijadikan sebagai tempat untuk Singapura melakukan latihan militer. Hal ini yang membuat Indonesia merasa rugi dan enggan untuk menerima perpanjangan perjanjian dengan Singapura.

⁸⁰*Ibid*

BAB 5. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas, bisa disimpulkan bahwa upaya pengambilalihan *Flight Information Region* (FIR) Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura dilakukan melalui beberapa perundingan baik antara Indonesia, Singapura, dan ICAO maupun Indonesia dengan Singapura. Perundingan-perundingan tersebut dilakukan pada tahun 1993 dengan hadirnya ICAO sebagai mediator. Pada perundingan yang dilakukan bertepatan dengan RAN Meeting ICAO setiap 10 tahun sekali tersebut tidak menghasilkan kesepakatan untuk menyelesaikan permasalahan FIR antara Indonesia dengan Singapura tersebut. ICAO menyerahkan kembali penyelesaian FIR Kepulauan Riau dan Natuna kepada Indonesia dengan Singapura. ICAO meminta kepada kedua negara tersebut untuk menyelesaikannya secara bilateral. Pada perundingan ini juga tidak ada keseimbangan delegasi yang hadir antara Indonesia dengan Singapura. Indonesia hanya diwakili oleh pejabat operasional. Sedangkan Singapura diwakili oleh Jaksa Agung, Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan, dan penasihat hukum laut internasional Singapura. Selanjutnya perundingan sebagai upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dilakukan secara bilateral antara Indonesia dengan Singapura pada tahun 1994, tahun 1995, tahun 2009, dan tahun 2012.

Pada perundingan bilateral antara Indonesia dengan Singapura tahun 1994, Indonesia tidak berhasil mengambil alih FIR Kepulauan Riau dan Natuna karena dianggap belum siap dalam kualitas SDM dan kelengkapan infrastruktur untuk mengelola FIR tersebut. Selanjutnya pada tahun 1995, Indonesia melakukan perundingan bilateral kembali dengan Singapura dan menghasilkan perjanjian yang disebut *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*. Perjanjian tersebut membahas kembali batas-batas FIR. Perjanjian tersebut menguntungkan bagi pihak Singapura dengan legalnya wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna untuk dijadikan sebagai lokasi latihan militer udara Singapura selama perjanjian berlaku.

Setelah lima tahun berjalan, perjanjian ini tidak disepakati oleh Indonesia untuk diperpanjang sehingga Singapura tidak berhak untuk melakukan latihan militer di FIR Kepulauan Riau dan Natuna sejak tahun 2001. Selanjutnya perundingan dilaksanakan pada tahun 2009 dan 2012. Indonesia gagal dalam pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura. Singapura tidak menerima permintaan Indonesia untuk mengambil alih FIR tersebut dengan alasan yang pernah diungkap sebelumnya yakni terkait dengan kurangnya kualitas SDM dan infrastruktur Indonesia yang belum lengkap. Secara yuridis, yang dilakukan Indonesia sudah benar. Namun demikian Indonesia belum bisa mengimbangi Singapura secara diplomatis.

Setelah mengetahui proses upaya pengambilalihan FIR Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura yang dilakukan Indonesia, maka Indonesia perlu meningkatkan kualitas SDM untuk bisa mengimbangi langkah diplomatis yang dilakukan oleh Singapura. Selain itu, Indonesia juga perlu membawa masalah FIR Kepulauan Riau dan Natuna ke jenjang arbitrase.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Cooper, Jhon C. 2003. *Aerospace Law-Subject Matter and Terminology*. Recuil Des Course: JALC.
- Creswell, John W. 2003. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approach, Second Esition*. London and New Delhi: SAGE Publication.
- Fans, Likadja. 1987. *Masalah Lintas Di Ruang Udara*. Jakarta: Bina Cipta.
- Isjwara, Fred. 1996. *Pengantar Ilmu Politik*. Bandung: Bina Cipta.
- Kriyantono, Rachmat. 2008. *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Kusumaadmaja, Mochtar. 1996. *Pengantar Hukum Internasional*. Bandung: Bina Cipta.
- Martono, K. 2007. *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Mas'oed, Mochtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.
- Moegandi, Achmad. 1996. *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan.
- Moleong, Lexy J. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Nicolson, Sir. Harold. 1988. *Diplomacy*. Institute for The Study Diplomacy Editio. Washington.
- Olton, Roy & Plano, Jack, C. 1991. *International Relation Dictionary*. Cetakan kedua. Diterjemahkan oleh Wawan Juanda. Jakarta: Putra A. Bardhin.
- Priyatna, Abdurrasyid. 1972. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa.
- _____ 1989. *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali.
- Roy, S. L. 1991. *Diplomasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sefriani. 2014. *Hukum Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Sprinz, F. Detlef dan Nahmias. W. Yael. 2004. *Models, Number, and Cases: Methods for Studying International Relation*. United State: The University of Michigan Press.

Starke, J. G. 2004. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika.

_____ 2010. *Pengantar Hukum Internasional*. Jakarta: PT Sinar Grafika.

Suherman, E. 1983. *Hukum Udara Indonesia & Internasional*. Bandung: Alumni.

Supriyadi, Yaddy. 2012. *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*. Tangerang: Telaga Ilmu Indonesia.

Suwardi. 1994. *Penulisan Karya Ilmiah tentang Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*. Jakarta : Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman.

Yin, Robert, K. 2011. *Qualitative Research from Start to Finish*. New York: The Guilford Press.

Internet :

Airnav Indonesia. 2015. *Perum LPPNI Gandeng KNKT Tingkatkan Keselamatan Penerbangan Indonesia*.
<http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/articleDetail/483?title=Perum+LPPNI+Gandeng+KNKT+Tingkatkan+Keselamatan+Penerbangan+Indonesia> 3 Maret 2016.

_____ 2015. *Percepat Modernisasi Pelayanan Navigasi Penerbangan, AirNav Indonesia Gandeng MITRE*.
<http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/articleDetail/485?title=Percepat+Modernisasi+Pelayanan+Navigasi+Penerbangan%2C+AirNav+Indonesia+Gandeng+MITRE> 3 Maret 2016.

_____ 2015. *Dukung Implementasi ATFM, AirNav Indonesia Selenggarakan Indonesia Cross-Border ATFM Workshop*.
<http://www.airnavindonesia.co.id/id/page/articleDetail/493?title=Dukung+implementasi+ATFM%2C++AirNav+Indonesia+selenggarakan+Indonesia+Cross-Border+ATFM+Workshop> 3 Maret 2016.

Angkasa Cendikia/Dinas Penerangan Angkatan Udara Jakarta. 2014. *Aspek Hukum Flight Information Region (FIR) yang dikendalikan Singapura*. 2015. Dinas Penerangan Udara, 2014. Hal 5. <http://tni-au.mil.id/sites/default/files/ANGKASA%20CENDIKIA%20APRIL%202015.pdf>. 18 Januari 2016.

- Armenia, Resty. 2015. *Jokowi Tegaskan Akan Ambil Alih Ruang Udara Ri dari Singapura*. <http://www.cnnindonesia.com/politik/20151124194236-32-93793/jokowi-tegaskan-akan-ambil-alih-ruang-udara-ri-dari-singapura/> 13 Januari 2016.
- Asril, Sabrina. 2015. *Setelah 69 Tahun FIR dikuasai Singapura, Indonesia Siap Ambil Alih Tahun 2019*. <http://nasional.kompas.com/read/2015/09/08/17064811/Setelah.69.Tahun.FIR.Dikuasai.Singapura.Indonesia.Siap.Ambil.Alih.Tahun.2019> 29 Oktober 2015.
- Aviasi. 2012. *Keberadaan dan Peran ICAO dalam Penerbangan Sipil Internasional*. <http://tabloidaviasi.com/safety/keberadaan-dan-peran-icao-dalam-penerbangan-sipil-internasional/> 27 Januari 2016.
- _____. 2015. *Singapura Bantah Klaim Indonesia Soal Pengelolaan FIR*. <http://www.runway-aviation.com/singapura-bantah-klaim-indonesia-soal-pengelolaan-fir/> diakses pada 4 Maret 2016.
- Diego. 2014. *Misteri Jet Tempur F-15SG Singapura*. www.antarane.ws.com/misteri-jet-tempur-f-15sg-singapura/ 3 Maret 2016.
- Dewan Penerbangan dan Antariksa Penerbangan Republik Indonesia. 2003. *Flight Information Region. Laporan Kongres Kedirgantaraan Nasional Kedua*. <http://www.pusjigan.lapan.go.id/index.php/subblog/download/umlu> 24 Oktober 2015.
- Fathiyah, Wardah. 2016. *Indonesia Tegaskan Kembali Kepemilikan Pulau Natuna*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2016/01/indonesia-tegaskan-kembali-kepemilikan-pulau-natuna>. 22 Februari 2016.
- Hariadi, Agus. 2014. *ICAO Regulatory Framework*. <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/778-icao-regulatory-framework> 29 Januari 2016.
- Irwanto, Yudi. *BIG Serahkan Peta NKRI Kepada Kemenkokesra*. <http://www.bakosurtanal.go.id/berita-surta/show/big-serahkan-peta-nkri-kepada-kemenkokesra> 2 Februari 2016.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Online. [online]. <http://kbbi.web.id/eksploitasi> 2 Maret 2016.
- Kase, Dhesy. 2015. *Penegakan Kedaulatan di Ruang Udara Indonesia Sebagai Main International Air Route di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia*

(ALKI). Dokumen.tips/education/kedaulatan-di ruang-udara-indonesia.html. 19 Januari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2011. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia – ICAO Dukung Indonesia Menjadi Dewan*. <http://dephub.go.id/welcome/readPost/icao-dukung-indonesia-menjadi-anggota-dewan-6155/> 18 Januari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2016. *Dorong Modernisasi Sistem Navigasi Penerbangan, Sistem TOP SKY di MATSCM diresmikan*. <http://www.dephub.go.id/berita/baca/dorong-modernisasi-sistem-navigasi-penerbangan,-sistem-top-sky-di-matcs-diresmikan/?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU> 6 Februari 2016.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Pengambilalihan Pengelolaan FIR di Kep Natuna dan Kepri dari Singapura Harus Dilakukan Bersama*. <https://www.kemhan.go.id/2015/06/25/pengambilalihan-pengelolaan-fir-di-kep-natuna-dan-kepri-dari-singapura-harus-dilakukan-bersama.html> diakses pada 26 Januari 2016.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Pengambilalihan Pengelolaan FIR di Kep Natuna dan Kepri dari Singapura Harus Dilakukan Bersama*. dmc.kemhan.go.id/Post-Pengambilalihan-Pengelolaan-Fir-di-kepri-dari-Singapura-harus-dilakukan-bersama.html 29 Januari 2016.

Kusuma Dewi, Anggi. 2015. *Singapura Klarifikasi Ucapan Luhut Soal Kontrol Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151126112353-20-94188/singapura-klarifikasi-ucapan-luhut-soal-kontrol-ruang-udara/> 4 Maret 2016.

_____ 2015. *RI akan Negosiasi dengan Singapura Soal Kendali Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151127133757-20-94500/ri-akan-negosiasi-dengan-singapura-soal-kendali-ruang-udara/> 29 Oktober 2015.

Kusuma Dewi, Anggi dkk. 2015. *Luhut: Singapura-Malaysia Dukung RI Kendalikan Ruang Udara*. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004171137-20-82698/luhut-singapura-malaysia-dukung-ri-kendalikan-ruang-udara/> 29 Oktober 2015.

Nugroho, Fajar. 2014. *Peraturan Penerbangan*. <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan->

penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/754-apa-artinya-icao 20 Februari 2016.

Nurmantyo, Gatot. 2015. *Indonesia Siap Ambil Alih Manajemen Udara Dari Singapura*. <http://nasional.sindonews.com/read/1042860/14/indonesia-siap-ambil-alih-manajemen-udara-dari-singapura-1441860382>. 30 Oktober 2015.

Poerwoko, Djoko. 2015. *Ruang Udara Nasional Kenapa Harus Dibagi-bagi*. http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=2089&coid=3&caid=31&gid=5 22 Februari 2016.

Priatmojo, Dedy & Rahmat, Agus. 2015. *Panglima Ingatkan Singapura Tak Latihan Militer di Langit RI*. <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/671562-panglima-ingatkan-singapura-tak-latihan-militer-di-langit-ri> 19 Januari 2016.

Rahadian P. Paramita. 2015. *Indonesia Bisa Berdaulat di Udara Pada 2024*. <http://www.cnnindonesia.com/upaya-pengadaan-radar-Indonesia-bisa-berdaulat-di-udara-pada-2024/> . 26 Januari 2016.

Sindonews. 2015. *Rebut FIR!*. <http://nasional.sindonews.com/read/1043316/16/rebut-fir-1441941622> 18 Januari 2016.

Suryanto. 2014. *Kemampuan Radar dalam Penguasaan FIR Singapura*. www.antarane.ws.com/berita/520135/kemampuan-radar-dalam-penguasaan-fir-singapura 29 Oktober 2015.

Jurnal :

Fitria, Nurul. 2014. *Upaya Diplomati Indonesia Terhadap China dalam Menyelesaikan Potensi Konflik Landas Kontinen Natuna di Laut China Selatan*. Ejournal Ilmu Hubungan Internasional. [http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wpcontent/uploads/2014/11/ejurnal%20nurul%20fitri%20zainia%2007%20\(11-05-14-05-49-29\).pdf](http://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wpcontent/uploads/2014/11/ejurnal%20nurul%20fitri%20zainia%2007%20(11-05-14-05-49-29).pdf). 22 Februari 2016.

Hankam. 2013. *Urgensi Pengaturan Lalu Lintas Ruang Indonesia Guna Memantapkan Stabilitas Keamanan Wilayah Udara Nasional dalam Rangka Memperkokoh Kedaulatan NKRI*. <http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/13622/> 22 Januari 2016.

Peraturan Perundang-undangan:

Aviasi. 2015. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang: Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut)* http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver3/media/download/RE_undang-undang-no-17-tahun-1985_20141007132021.pdf. 6 Februari 2016.

Spacelaw. 2015. *Chicago Convention*. http://www.spacelaw.olemiss.edu/linrary/aviation/IntAgr/multilateral/1944_chicago_convention.pdf. 14 Januari 2016.

Kemenristekdikti Republik Indonesia. 2015. *Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pengesahan Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Republic of Singapore on te Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* <http://jdih.ristekdikti.go.id/?q=system/files/perundangan/977032483.pdf> .. 6 Februari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009*. [Hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf](http://hubud.dephub.go.id/id/uu/download5.pdf). 14 Januari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2008. *Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 170 Peraturan Lalu Lintas Udara*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/skep/download/64> 2 Februari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 17 Tahun 2014 Tentang Formulasi dan Mekanisme Penetapan Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan* <http://hubud.dephub.go.id/?id/kepmen/download/784> 8 Februari 2016.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 9 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (Civil Aviation Safety Regulations Part 174) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (Aeronautical Meteorological Information Services)*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/kepmen/download/884> 8 Februari 2016.

PBB, 1982. *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut, UNCLOS 1982* http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. 2 Februari 2016.

