

KEPENTINGAN INDONESIA MENGAMBIL ALIH *FLIGHT INFORMATION REGION* DI ATAS KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA DARI OTORITAS PENERBANGAN SIPIL SINGAPURA

Guntur Rizki Alfajri

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Email: guntur.rizki.2014@fisipol.umy.ac.id

ABSTRACT

This paper aims to analyze the reasons underlying Indonesia's foreign policy related Indonesia's effort to take over Flight Information Region from Civil Aviation Authority of Singapore in 2015. The Airspace above Riau Islands and Natuna have been under control by Singapore since 1946. Indonesia has conducted several diplomacies to take control of FIR. Unfortunately, the efforts have not produced maximum results. This situation causes domestic public to worry because it is weakens the defense and security aspects of the country. In addition, the unclear details of the Route Air Navigation Charges which accumulated by Singapore in A sector became part of the attention of some Indonesians. Indonesian's elites have been prompting for concrete steps by government to overcome thus circumstances. Indonesia's efforts are strengthened by the national law through Law Number 1 of 2009 and state's realization towards agreements on Chicago Convention of 1944.

Keywords: *Indonesia, Foreign Policy, Flight Information Region, Airspace, Route Air Navigation Charges, Chicago Convention of 1944*

A. Pendahuluan

Dalam hal kedaulatan negara, terdapat satu dalil hukum Romawi yang disampaikan oleh Accursius yang berbunyi “ *Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*

ad inferos “. Makna yang tertuang dalam dalil tersebut adalah bahwa barang siapa yang memiliki sebidang tanah, maka ia memiliki segala sesuatu yang berada diatas permukaan tanah sampai dengan langit dan segala sesuatu yang ada di dalam tanah. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan menyatakan bahwa republik Indonesia mempunyai kedaulatan secara penuh dan utuh atas wilayah udara diatasnya (Martono & Sudiro, 2016, hal. 269). Pasal diatas sesuai dengan Artikel 1 Konvensi Chicago tahun 1944 yang berbunyi “ *The contracting States recognize that every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory* ”. Berdasarkan aturan hukum dan kebiasaan internasional diatas, maka jelaslah bahwa suatu negara sangat berhak atas apa yang ada di wilayah yurisdiksinya serta bagaimana negara pemilik akan melakukan pengelolaan atas sumber daya yang dimilikinya.

Sejak tahun 1946, wilayah udara diatas Kepulauan Riau & Natuna masuk kedalam wilayah *Flight Information Region (FIR)* yang dikontrol oleh otoritas navigasi penerbangan Singapura. Meskipun pendelegasian wilayah udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna tidak mengurangi wilayah teritorial Indonesia, namun hal tersebut membuat ruang udara Indonesia menjadi rawan atas pelanggaran wilayah udara (Diego, 2014). Bagi sebagian besar masyarakat di Indonesia, kontrol wilayah udara atas Kepulauan Natuna menjadi sebuah polemik yang cukup besar. Para pemangku kepentingan dalam lingkup pemerintahan menuntut agar pengelolaan FIR di wilayah tersebut dapat kembali dikontrol secara mandiri oleh Indonesia. Munculnya tuntutan tersebut diprakarsai oleh beberapa insiden termasuk salah satu pesawat pemerintah yang ditumpangi oleh petinggi negara, harus menunggu lama untuk mendapatkan izin mendarat di Kepulauan Natuna (Lestari, 2016).

Wilayah udara diatas Kepulauan Natuna merupakan salah satu jalur penerbangan terpadat di dunia. Setiap pesawat komersial yang melintasi wilayah ini wajib membayar fee kepada Singapura yang nantinya akan dibagi dengan Indonesia. Tiap menitnya, ada puluhan pesawat yang melintas di jalur ini. Singapura melihat bahwa kuasanya untuk mengatur ruang udara di Kepulauan Natuna semata-mata hanya dikarenakan faktor *Air Safety*. Indonesia sebagai negara yang berdaulat serta pemilik sah atas wilayah udara Natuna melihat bahwa persengketaan yang terjadi lebih dari pada itu. Mantan KSAU

(Kepala Staf Angkatan Udara) Chappy Hakim, pernah mengatakan bahwa, hal ini merupakan problem *dignity* dan *national awareness* (Hakim, A Strange Anomaly In Management of Airspace, 2016).

Permasalahan FIR merupakan sebuah tanggung jawab lama sejak pertama kali Indonesia berusaha untuk mengelolanya pada *Regional Air Navigation - Meeting* (RAN) kedua tahun 1983. Di era pemerintahan Presiden Jokowi – Jusuf Kalla, usaha Indonesia untuk mengambil alih FIR kembali menjadi perhatian. Hal tersebut tercermin pada saat Presiden Joko Widodo menerima Deputy Perdana Menteri Singapura, Teo Chee Hean, di Istana Negara pada Rabu, 24 November 2015 lalu. Presiden Joko Widodo menegaskan komitmen pemerintah Indonesia untuk dapat mengambil alih kontrol atas *Flight Information Region* di atas ketiga blok A, B, dan C (Presiden, 2015). Tindakan langsung Presiden Joko Widodo yang menyatakan sikap dan niatannya merupakan *output* dari beragam reaksi yang ditunjukkan publik dalam negeri terkait pentingnya Indonesia dalam mengontrol FIR yang sudah sejak lama dikendalikan Singapura.

B. Lalu Lintas Penerbangan Internasional di Indonesia

Saat ini Indonesia menjadi pasar yang besar bagi industri penerbangan. Transportasi udara menjadi vital mengingat pemerintah pun berusaha untuk mengkoneksikan jalur perorangan, sumber daya, dan industri untuk menjaga angka pertumbuhan dari *gross domestic product* (GDP) sekitar 5.8% - 6.2% melalui program *Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development* (MP3EI). Untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah, pemerintah tidak boleh hanya bersandar pada moda transportasi darat dan laut. Justru, transportasi udara menjanjikan waktu tempuh yang lebih cepat dan efisien bahkan memiliki nilai ekonomi yang cukup besar (Perdana, 2013, hal. 1).

Menurut salah satu mantan pilot *flag carrier* Singapura, *Singapore Airlines* wilayah dengan frekuensi penerbangan terpadat adalah rute penerbangan Singapura – Indonesia, dengan beragam jenis maskapai udara, tipe pesawat, yang terbang dengan ketinggian dan kecepatan yang berbeda-beda. Padatnya lalu lintas pesawat udara di wilayah tersebut terkadang memaksa pilot mengambil keputusan sedini mungkin ketika ATC (*Air Traffic Controller*) lamban memberikan respon dari *request* yang di ajukan

pilot untuk menaikkan ketinggian dikarenakan cuaca buruk di depan. Hal tersebut tidak terlepas dari teknologi radar Indonesia yang dirasa masih tertinggal jika dibandingkan dengan yang dimiliki bandara-bandara besar lain di dunia (Welle, 2015).

Pada 28 Desember 2014 Indonesia AirAsia dengan nomor penerbangan QZ8501 dalam penerbangan dari Surabaya menuju Singapura mengalami kecelakaan udara yang menewaskan 155 penumpang dan 7 awak kabin. Dalam tragedi tersebut, pesawat akan berhadapan dengan kondisi cuaca yang sangat buruk, sang pilot pun meminta izin ke ATC untuk menaikkan ketinggian pesawat, namun ditunda dikarenakan padatnnya lalu lintas di area tersebut. Naas, beberapa saat kemudian pesawat hilang dari jangkauan radar dan jatuh di laut Jawa (Reeves, 2015). Tragedi AirAsia QZ8501 merupakan salah satu bukti betapa padatnnya lalu lintas penerbangan di Indonesia tak terkecuali pada rute internasional dari Surabaya menuju Singapura. Indonesia dirasa perlu untuk dapat terus berbenah meningkatkan kualitas layanan navigasi maupun infrastruktur penerbangan lainnya. Peningkatan tersebut jelas akan berdampak pada citra Indonesia di mata dunia mengenai sejauh mana kesiapan Indonesia dalam mengembangkan sarana prasarana yang berkaitan dengan aspek keselamatan penerbangan.

Disisi lain, ruang udara merupakan satu-satunya celah yang terbesar dan terbuka lebar atas gangguan yang terjadi baik oleh negara tetangga atau dunia internasional. Pelanggaran yang terjadi tidak hanya disebabkan oleh pesawat sipil, tapi juga pesawat militer negara tetangga yang kerap melakukan latihan tempur di wilayah kedaulatan Indonesia. Maka dari itu, TNI Angkatan Udara Indonesia memainkan peran yang cukup penting dalam menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui udara. TNI Angkatan Udara bertanggung jawab penuh atas penegakkan hukum di udara.

Indonesia tidak bisa hanya terus berfokus pada peningkatan mutu SDM maupun peralatan teknis demi keperluan penerbangan komersial saja, pemerintah juga harus melihat bahwa ancaman yang datang dari udara bersifat *omni directional threat* atau dapat datang dari arah mana saja. Selain peristiwa *Pearl Harbour* yang menyangkut besarnya potensi ancaman melalui udara serta pentingnya kontrol atas navigasi penerbangan, peristiwa 9/11 mungkin dapat menjadi catatan buruk sejarah atas pentingnya kontrol yang ketat serta komprehensif dari otoritas navigasi penerbangan maupun militer akan rentannya ancaman yang datang dari udara. Kejadian tersebut membuktikan bahwa kini

penerbangan sipil pun dapat menjadi ancaman yang tak terduga. Selain itu, sejarah mencatat bahwa sengketa wilayah perbatasan atau *border dispute* juga menjadi penyebab terbesar meletusnya perang di dunia (Hakim, Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka, 2017).

C. Pendelegasian Flight Information Region Kepada Singapura

Pengertian mengenai *Flight Information Region* menurut Annex 11 *International Civil Aviation Organization* (ICAO) merupakan wilayah udara yang telah terbagi-bagi (kapling), yang mana diwilayah udara tersebut diberikan pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Service*) dan juga pelayanan mengenai situasi darurat (*Alerting Service*). Adapun dalam Annex 2 ICAO mengenai *Rules of the Air, Flight Information Region* di definisikan sebagai *an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided*. Dalam Annex tersebut juga dijelaskan bahwa pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Service*) merupakan sebuah pelayanan yang diberikan oleh FIR bertujuan untuk membantu penerbang dalam mengambil suatu tindakan serta memberikan sejumlah informasi yang berguna demi keselamatan dan efisiensi penerbangan.

Dalam pengelolaannya, *contracting states* yang tergabung dalam ICAO harus menyediakan pelayanan yang berkaitan dengan fungsi FIR di wilayah yurisdiksinya. Hal tersebut sesuai dengan Annex 11, kecuali terdapat perjanjian bersama antar negara, yang mana sebuah negara mendelegasikan tanggung jawabnya atas tersedianya pelayanan lalu lintas udara baik di *flight information region*, area kontrol, ataupun zona kontrol yang diperlebar cakupannya dari wilayah sebelumnya (Abeyratne, 2012). Indonesia sendiri memiliki perjanjian FIR dengan Singapura pada tahun 1995, yang mana Indonesia mendelegasikan pengelolaan FIR atas sebagian wilayah udaranya di Kepulauan Riau dan Natuna.

Sejarah panjang kontrol udara Singapura atas wilayah udara di perairan Riau dan Natuna bermula pada tahun 1946 atau setahun setelah Republik Indonesia merdeka dari pendudukan kolonial Belanda. Pada waktu itu, Indonesia masih memiliki banyak kekurangan dari segala sektor dalam hal tata kelola penerbangan, baik dari sisi keuangan, teknologi, dan juga tenaga profesional. Kekosongan kontrol dan pengawasan diwilayah

Kepulauan Riau dan Natuna membawa Singapura dan Malaysia kepada sebuah ancaman dari luar jika sewaktu-waktu pesawat asing masuk ke negara mereka (Buntoro, 2014). Melihat meningkatnya lalu lintas pesawat di Malaka pada waktu itu, maka berdasarkan pertemuan ICAO yang berlangsung tahun 1946, pengelolaan atas sebagian kecil wilayah udara Indonesia tersebut diserahkan kepada Singapura yang pada saat itu masih menjadi bagian dari koloni Inggris (detikFinance, 2014).

Menurut pemerhati hukum internasional, Damos Agusman, pada tahun 1946 perairan di Kepulauan Riau dan Natuna masih berupa laut bebas. Masuknya lautan di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna kedalam wilayah Indonesia diprakarsai oleh Deklarasi Djuanda pada tahun 1957. Jalan panjang dari diplomasi Indonesia mengenai wawasan nusantara dengan negara kepulauannya menjadi kenyataan setelah disahkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) pada tahun 1982 (Baderi, 2015).

Indonesia resmi bergabung dengan ICAO pada 27 April 1950. Pada pertemuan pertama *Regional Aviation Navigation Meeting* (RAN) tahun 1973 yang diselenggarakan di Honolulu, Singapura mengambil langkah untuk mengajukan dirinya untuk tetap melakukan kontrol udara atas Kepulauan Riau dan Natuna yang pada saat itu masih menjadi wilayah laut internasional. Pemerintah Indonesia menyetujuinya dengan dalih pada waktu itu perairan kepulauan Riau dan Natuna belum menjadi bagian dari Perairan Nusantara. Dalam pelaksanaannya, pengelolaan FIR Singapura oleh otoritas navigasi udara Singapura hanya terbatas pada ketinggian diatas 20.000 kaki, sedangkan pada ketinggian 20.000 kaki kebawah di kontrol oleh Malaysia. Untuk pertama kalinya Indonesia mencoba untuk melakukan kontrol atas FIR di wilayah perairan Riau dan Natuna yang pada RAN I di delegasikan kepada Singapura pada pertemuan RAN ke-II yang berlangsung di Singapura tahun 1983. Sayangnya, usul yang diajukan Indonesia ditolak dengan alasan ketidak siapan Indonesia baik dari sisi tenaga profesional, teknologi, maupun organisasi yang mengelola lalu lintas udara (Buntoro, 2014).

Usaha berikutnya yang dilakukan pemerintah Indonesia adalah dengan membuat sebuah *Working Paper* No. 55 tentang ‘ Kegiatan yang akan direncanakan untuk dilaksanakan di atas Kepulauan Natuna ‘ yang mana proposal ini bertujuan untuk mengkaji ulang wilayah Indonesia yang masuk kedalam FIR Singapura. Proposal tersebut

diajukan Indonesia pada RAN ke-III di Bangkok pada tahun 1993. Meskipun proposal tersebut diterima, namun tidak dengan Singapura yang malah membuat *Counter Paper* sebagai tanggapan atas niatan Indonesia yang mencoba untuk mengkaji kembali wilayah udaranya yang dikontrol oleh Singapura. Pada pertemuan penting tersebut, Indonesia hanya mengandalkan pejabat operasional, berbeda halnya dengan Singapura yang sudah sangat matang dengan mendelegasikan Jaksa Agung, Sekretaris Jenderal Perhubungan, dan Penasihat Hukum Laut Internasional. Akhirnya forum pada pertemuan yang diselenggarakan ICAO tersebut memutuskan agar sengketa antar kedua negara bisa dibicarakan secara bilateral, lalu kemudian melaporkan hasil kesepakatan kedua negara kepada ICAO pada *Regional Aviation Navigation* berikutnya.

Buntut akhir dari uji coba yang dilakukan Indonesia untuk mengkaji ulang tata kelola FIR di perairan Riau dan Natuna pada RAN III adalah munculnya sebuah kesepakatan antara Indonesia dan Singapura pada 21 September 1995 mengenai pengalihan batas FIR Singapura dan FIR Jakarta yang tertuang dalam sebuah perjanjian *Agreement between Government of the Republic of Singapore on the realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Selanjtnya, kesepakatan tersebut diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 07/1996 oleh Presiden Soeharto pada tanggal 2 Februari 1996 (Yanyan Mochamad Yani, 2017). Kesepakatan tersebut (Indonesia Paten No. Nomor 7, 1996) memuat 10 artikel yang berisikan substansi atas wilayah udara yang di delegasikan beserta ketentuan-ketentuan lain terkait pelayanan navigasi dan pungutan atasnya. Adapun beberapa poin yang terdapat dalam perjanjian tersebut diantaranya adalah:

- a. Perjanjian kedua negara telah sesuai dengan UNCLOS 1982;
- b. Kelanjutan dari perjanjian ini merupakan sikap kedua negara atas kebijakan yang dihasilkan ICAO pada RAN ke-III 1993 agar pembahasan mengenai *realignment* FIR dapat dibahas secara bilateral;
- c. FIR diwilayah Kepulauan Riau dan Natuna terbagi atas 3 Sektor A, B. Dan C;
- d. Pemerintah Indonesia mendelegasikan ruang udaranya pada Sektor A kepada Singapura pada koordinat 90nm dari SINJON (01 13'24"N 103 51'24"E).

Pelayanan navigasi Singapura atas wilayah ini berlaku dari permukaan laut sampai dengan ketinggian 37.000 kaki;

- e. Kemudian, pemerintah Indonesia juga mendelegasikan ruang udaranya di utara Singapura yang masuk ke dalam Sektor B pada koordinat (05 00'N 108 15'E, 05 00'N 108 00'E, 03 30'N 105 30'E, 01 29'21"N 104 34'41"E) dari permukaan laut sampai dengan ketinggian yang tak terhingga;
- f. Dalam perjanjian tersebut Sektor C tidak termasuk dalam perjanjian antara Singapura dan Indonesia. Wilayah udara pada Sektor C dikoordinasikan bersama Malaysia dan Singapura. Pada Sektor A Singapura memungut *Route Air Navigation Services Charges* (RANS) atas pelayanan navigasi udara pada penerbangan yang melewati wilayah yurisdiksi Indonesia (Yanyan Mochamad Yani, 2017).

Meskipun belum ada kelanjutan mengenai pembahasan FIR antara Indonesia dan Malaysia sampai dengan tahun 2000, Indonesia dan Singapura setuju untuk tetap mengimplementasikan *agreement* tahun 1995 atas dasar hubungan baik kedua negara. Indonesia dan Singapura pun memiliki perjanjian mengenai *air navigation charge* yang akan dikutip oleh Singapura pada Sektor A sebagaimana perjanjian tahun 1995 melalui “*Minute of Discussion between Civil Aviation Authority of Singapore (CAA) dan Directorate General of Civil Aviation of Indonesia (DGCA) on The Collection of RANS Charge*” yang diselenggarakan di Singapura pada 22 Januari 1999 (Mangko, 2013). Setelah itu setidaknya terdapat beberapa pertemuan bilateral antara Indonesia dan Singapura yang membahas masalah FIR. Pertemuan pertama terjadi pada tahun 2009 dan yang kedua pada awal tahun 2012 di Bali. Dalam pertemuan tersebut telah disepakati bahwa wilayah FIR yang dikontrol Singapura akan dikembalikan kepada Indonesia. Kesepakatan tersebut mengacu pada UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang menuntut agar Indonesia dapat melakukan kontrol terhadap wilayah udara yang dikendalikan negara lain paling lambat 15 tahun terhitung sejak UU tersebut diberlakukan pada tahun 2009 (Riaupos, 2012). Pada 24 November 2015, Presiden Joko Widodo menerima kunjungan Deputi Perdana Menteri Singapura, Teo Chee Hean di Istana Negara. Presiden Joko Widodo pun turut menegaskan komitmen pemerintah Indonesia untuk dapat mengambil alih kontrol atas *Flight Information Region* di atas ketiga blok A,B,dan C secara langsung.

Dalam sebuah artikel yang ditulis oleh Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., LLM mengenai lahirnya perundangan-undangan yang mengatur tentang penerbangan di Indonesia (Martono, 2009), beliau menuliskan bahwa pemerintah Indonesia berhak untuk mengambil alih pelayanan navigasi udara dari Singapura. Menurut beliau, Indonesia memiliki pijakan hukum yang jelas yang berlandaskan pada Pasal 1, 2, dan 28 *Chicago Convention* tahun 1944 serta Pasal 2.1.1 pada Annex ke-11. Kemudian, terdapat pasal 2 dan 3 UNCLOS 1982 yang turut menjadi bahan pertimbangan pemerintah dalam proses pengalihan pemanduan FIR ini. Sedangkan acuan hukum nasional yang juga menjadi penggiring usaha Indonesia melakukan *realignment* atas sebagian ruang udaranya yang dipandu oleh negara lain adalah Pasal 5 Bab IV, Pasal 262 Ayat (1) huruf (a) serta Pasal 458 Bab XXIV yang termaktub dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.

D. Konsiderasi Kebijakan Luar Negeri Indonesia Dalam Mengambil Alih FIR Dari Singapura

Dalam kunjungan kerja yang dilakukan oleh Panja (Panitia Kerja) Komisi V DPR RI ke Bandara Udara Hang Nadim Batam, di Kepulauan Riau pada 1-2 April 2015 lalu, tim dari Komisi V menemukan bahwa salah satu masalah yang harus diselesaikan pemerintah adalah *Flight Information Region* (FIR) yang berkaitan dengan masalah kedaulatan negara. Harus ada pembenahan yang berkelanjutan agar teknologi serta kapabilitas dari tenaga profesional Indonesia dapat bersaing dengan Singapura. Tim dari Panja Komisi V mendesak pemerintah untuk membuat roadmap terkait pengambilalihan kembali kontrol atas FIR sesuai dengan tuntutan pada Pasal 458 UU Nomor 1 2009 tentang penerbangan, agar ruang udara Indonesia yang pelayanannya di delegasikan kepada negara lain dapat dilayani oleh otoritas navigasi penerbangan yang dimiliki Indonesia paling lambat 15 tahun sejak UU tersebut berlaku (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia K. V., 2015).

Menurut anggota fraksi Partai Persatuan Pembangunan (PPP), Nurhayati, dalam lawatannya bersama tim Panja Komisi V ke Batam pada 2015 lalu bahwa, meskipun kontrol yang dilakukan oleh Singapura tidak berdampak secara signifikan, namun bagaimanapun juga wilayah yang dikontrol adalah wilayah teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam pandangan beliau, hal tersebut merupakan masalah

kedaulatan, melihat Indonesia sebagai negara yang besar, namun FIR nya malah dikontrol oleh negara kecil. Nurhayati secara tegas meminta agar sesegera mungkin pemerintah Indonesia dapat melakukan negosiasi bersama ICAO dan Singapura, agar Indonesia dapat mengontrol wilayah kedaulatannya sendiri (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia S. J., 2015).

Dalam rapat kerja antara Komisi V dan Kementerian Perhubungan pada 30 November 2015 yang bertempat di gedung DPR RI, Ketua Komisi V DPR RI pada waktu itu, Fary Djemy Francis menyampaikan bahwa desakan yang dilakukan oleh Komisi V agar pemerintah dapat mengambil alih kontrol atas FIR di Kepulauan Riau dan Natuna adalah dikarenakan faktor kedaulatan. Yang mana, pesawat militer milik Singapura telah beberapa kali dijumpai menggunakan wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna tersebut sebagai ruang udara untuk latihan perang (Nainggolan, 2015).

Dukungan terkait rencana pemerintah untuk mengambil alih FIR turut diamini oleh legislator dari Komisi V DPR RI Ahmad HM. Ali, baginya penguasaan atas wilayah udara sepantasnya dikuasai oleh Indonesia sendiri. Menurut beliau, aneh saja ketika pesawat Indonesia harus meminta izin terlebih dahulu kepada Singapura apabila terbang di wilayah udaranya sendiri. Ali juga menuturkan bahwa fraksi NasDem mendukung upaya yang dilakukan pemerintah demi menegakkan dan menjaga kedaulatan bangsa (Haryunani, 2015).

Mantan Wakil ketua Komisi I DPR RI, Tantowi Yahya, mengatakan setidaknya ada dua kepentingan negara terkait kendali FIR, “ ada dua aspek. Yang pertama dan terutama, soal kedaulatan. Mestinya wilayah kita memang kita atur sendiri. Yang kedua soal ekonomi, ” ujarnya (Hakim, Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka, 2017). Menurut Tantowi, lemahnya pengawasan udara Indonesia membuat Singapura dapat dengan mudah memanfaatkan ruang udara Indonesia untuk keperluan latihan militernya. Beliau mendesak pemerintah untuk sesegera mungkin membicarakan perihal pengambil alihan FIR bersama Singapura. Anggota fraksi Golkar ini mengatakan bahwa saat ini Indonesia sendiri telah mampu untuk mengendalikan FIR secara mandiri dengan sumberdaya manusia yang memadai (Viva, 2015).

Selain Tantowi Yahya, Ketua Komisi I DPR RI dari fraksi Partai Keadilan Sejahtera (PKS), Mahfudz Siddiq turut menyampaikan keinginannya agar FIR dapat dikelola secara mandiri oleh Indonesia. Mahfudz mengatakan bahwa permintaan Komisi I terkait kontrol FIR sudah lama disampaikan kepada pemerintah. Menurut beliau, perlu ada *political will* dari pemerintah khususnya presiden, agar prosesnya tidak lagi berjalan maju mundur (Siddiq, 2015).

Permasalahan *Flight Information Region* merupakan masalah perhubungan udara. Dalam hal ini ruang lingkup yang menjadi *domain* pengelolaan FIR adalah Kementerian Perhubungan. Hal tersebut dikarenakan lembaga harus menjamin ketersediaan pelayanan navigasi udara di Indonesia berikut bagaimana tata pelaksanaannya menjadi tanggung jawab yang harus diemban. Salah satu usaha dari Kementerian Perhubungan untuk membantu pemerintah dalam usahanya mengambil alih FIR dari kontrol Singapura tercermin dari besarnya dana yang dianggarkan oleh Kementerian ini untuk melengkapi Bandara Internasional Hang Nadim dengan beragam peralatan canggih baik radar maupun perangkat pendukung keselamatan penerbangan lainnya untuk menyaingi peralatan operasional yang dimiliki Singapura. Kementerian Perhubungan menganggarkan dana sebesar 6 miliar rupiah melalui AirNav (perusahaan pelayanan navigasi udara milik negara) pada pertengahan tahun 2015 agar nantinya Indonesia bisa melakukan pengawasan atas wilayah udara yang sebelumnya dikendalikan Singapura (Indrawan, 2015). Meskipun Kementerian telah memberi perhatian yang cukup besar terhadap FIR, namun perlu ditekankan bahwa *political will* dari seorang kepala negara melalui kebijakannya akan sangat dibutuhkan dalam usaha mempercepat proses pengalihan FIR kedalam kontrol Indonesia.

Terkait dengan niatan besar pemerintah untuk mengambil alih kendali FIR sedari lama, Dirjen Perhubungan sendiri menyatakan bahwa mereka telah mempersiapkan beberapa radar penerbangan di Kepulauan Natuna. Beberapa perangkat keras yang dipersiapkan oleh Dirjen Perhubungan Udara di Kepulauan Riau dan Natuna diantaranya adalah *Primary Surveillance Radar* (PSR) dengan nama PSR Tanjung Pinang, PSR Pontianak serta *Secondary Surveillance Radar* (SSR) bernama SSR Natuna. Dua perangkat lain yang juga dipersiapkan adalah *Extended Range-Very High Frequency* (ER-VHF) Air Ground dengan daya jangkauan sejauh 100 mil dan *Very Small Aperture Terminal*

(VSAT) yang berfungsi mengirimkan data seperti rencana penerbangan, radar, dan telekomunikasi melalui satelit ke Tanjung Pinang, Batam, Natuna serta pulau lainnya (Marsono, 2015).

Dalam sebuah *workshop* yang bertemakan “ Melalui Sinergitas Kementerian dan Lembaga, Kita Bangun Pengelolaan Flight Information Region di Kepulauan Natuna dan Riau Dalam Rangka Mewujudkan Kedaulatan NKRI “ di Aula Abdi Negara Gedung Soeprapto, Kementerian Pertahanan pada 24 Juni 2015 lalu, Sekretaris Ditjen Pothan Kementerian Pertahanan Brigjen TNI Santoso menjelaskan bahwa ruang udara Indonesia berikut dengan batas wilayahnya yang telah ditentukan, dalam konteks kedaulatan negara, merupakan tanggung jawab mutlak Indonesia untuk dapat mengelola serta mempertahankannya (Pertahanan, 2015)

Pernyataan lain terkait FIR juga muncul dalam tulisan Kasi Asbar Aspas Ditanstra Ditjen Strahan Kemhan, Letkol PSK Dr. Marsono M.Si di majalah WiRA milik Kementerian Pertahanan dengan berjudul “ Upaya Pengelolaan Kembali Wilayah Udara diatas Kepulauan Riau dan Natuna “. Menurut Letkol Marsono, pengelolaan FIR oleh Singapura membuat Indonesia menjadi tidak eksklusif, dikarenakan adanya sebagian wilayah udara Indonesia yang diatur oleh negara lain, sebagaimana apa yang tercantum pada Pasal 5 UU RI Nomor 1 Tahun 2009 “ Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia “. Selain itu, pengendalian FIR oleh Singapura juga bertentangan dengan Pasal 6 UU RI Nomor 1 Tahun 2009 yang berbunyi “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara NKRI, pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara “. Pengelolaan FIR oleh Singapura memiliki dampak yang merugikan, baik dari segi sistem pertahanan udara nasional maupun perekonomian negara (Marsono, 2015).

Dalam proses panjang pengalihan FIR yang sejak lama di upayakan pemerintah, Kementerian Pertahanan turut mendorong Kementerian atau Lembaga terkait untuk sesegera mungkin merealisasikan usaha panjang pemerintah agar Indonesia dapat mengontrol wilayah kedaulatannya secara utuh dan menyeluruh. Hal tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2015 tentang

Kebijakan Penyelenggaraan Pertahanan Negara Tahun 2015-2019 mengenai pembangunan wilayah pertahanan (Indonesia Paten No. Nomor 19, 2015) “ Mendorong K/L terkait dalam mempercepat penataan kembali Flight Information Region (FIR) sehingga hak eksklusif mengontrol kedaulatan wilayah udara nasional tercapai “. Peraturan tersebut menegaskan bahwa hal yang harus direalisasikan adalah hak eksklusif Indonesia untuk melakukan kontrol atas wilayah udara yang di delegasikan kepada Singapura, agar Indonesia dapat menegakkan kedaulatannya secara utuh dan menyeluruh.

Selain itu, dalam Keputusan Menteri Pertahanan Republik Indonesia mengenai Kebijakan Pertahanan Negara Tahun 2016 poin ke 3 Sasaran Kebijakan “ Terlaksananya peningkatan pengerahan kekuatan udara dalam upaya peningkatan pengawasan dan penjagaan serta penegakan hukum di udara wilayah yurisdiksi nasional dalam rangka penguatan poros maritim dunia, mendorong K/L terkait dalam mempercepat penataan kembali *Flight Information Region* (FIR), dan terselenggaranya pembinaan potensi dirgantara “ ditekankan bahwa dalam konteks pertahanan negara, maka perlu adanya peningkatan pengawasan dan juga penegakkan hukum di wilayah yurisdiksi negara. Dalam Keputusan Menteri Pertahanan ini pula upaya pengembalian tata kelola atas FIR yang dikontrol Singapura juga turut disinggung.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia memiliki fungsi “ Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan hubungan luar negeri dan politik luar negeri; “ serta memiliki misi “ Memantapkan peran Kementerian Luar Negeri sebagai penjuror pelaksana hubungan luar negeri dengan dukungan dan peran aktif pemangku kepentingan nasional “. Perjalanan diplomasi Indonesia untuk mengambil alih FIR tidak terlepas dari peran diplomat Kementerian Luar Negeri. Usaha pemerintah tidak hanya diperjuangkan oleh Kementerian Perhubungan semata, namun juga Kementerian Luar Negeri yang berperan sebagai *main actor* yang berjuang melalui jalur diplomasi.

Praktik diplomasi Indonesia dilaksanakan guna menjaga keutuhan kedaulatan wilayah yurisdiksi. Interaksi antar negara harus menjunjung tinggi prinsip-prinsip mengenai integritas wilayah teritorial tiap-tiap negara berdaulat. Pemerintah Indonesia tidak akan membiarkan penghormatan atas prinsip-prinsip tersebut dilanggar oleh negara lain (Indonesia K. L., Tabloid Diplomasi, 2015). Berdasarkan prinsip tersebut, Kementerian Luar Negeri menjalankan fungsinya dalam memperjuangkan kepentingan

nasional Indonesia terkait *realignment* FIR agar dapat dikendalikan sepenuhnya oleh Indonesia.

Pemerintah Indonesia pernah mengajukan usul untuk melakukan pengaturan kembali atas wilayah FIR kepada Singapura pada tahun 1993, yang mana pengajuan tersebut berpijak pada kesepakatan yang dihasilkan UNCLOS 1982 mengenai perubahan batas wilayah. Oleh karena adanya perbedaan sudut pandangan antar kedua negara terkait kesepakatan tersebut, ICAO mengusulkan kedua negara untuk membicarakannya secara bilateral. Hasil dari perundingan kedua negara pun menghasilkan *Agreement between Government of the Republic of Singapore on the realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region* (Negeri, 2015). Perjanjian tersebut lalu kemudian diratifikasi oleh pemerintah melalui Keputusan Presiden No. 07/1996 oleh Presiden Soeharto.

Kementerian Luar Negeri melihat bahwa posisi dasar Indonesia mengambil alih FIR bersumber pada Pasal 458 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang mengharuskan negara melakukan evaluasi dan melayani navigasi penerbangan secara mandiri paling lambat lima belas tahun setelah UU tersebut disahkan. Kementerian Luar Negeri memandang bahwa Pemerintah Indonesia perlu untuk mengambil langkah-langkah yang konkrit serta harus adanya *political will* yang kuat guna mengambil alih kontrol FIR dari Singapura (Negeri, 2015).

Pengelolaan kembali FIR dipandang bukan hanya semata soal kedaulatan negara, namun juga soal kesiapan Indonesia dari berbagai aspek, baik teknis maupun operasional. Dalam hal ini, Kementerian Luar Negeri mendorong agar Pemerintah turut memperhatikan kemampuan Indonesia dalam menghadirkan fasilitas yang mumpuni serta profesionalitas navigator udara. Pengelolaan FIR akan sangat berdampak pada keselamatan penerbangan dan citra penerbangan Indonesia.

Dalam perspektif pertahanan dan keamanan negara, wilayah Selat Malaka merupakan sebuah wilayah yang cukup strategis namun juga rawan. Kawasan Selat Malaka memiliki potensi besar akan timbulnya masalah perbatasan, ancaman yang dapat timbul ini bisa kapan saja terjadi. Dalam kacamata militer, seharusnya kawasan seperti ini mutlak menjadi daerah yang harus dikuasai betul medannya. Dalam langkah antisipasi

terhadap munculnya sengketa, maka angkatan perang harus sering melakukan latihan-latihan kemiliteran di kawasan tersebut (Hakim, Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka, 2017). Marsekal (Purn) Chappy berpendapat bahwa FIR berada tepat pada *critical border* yang mana kawasan ini merupakan tempat berlatihnya angkatan perang suatu negara untuk mempersiapkan serta memelihara kesiapan pertempuran (*combat readiness*). Dalam pandangannya Selat Malaka merupakan perbatasan kritis bagi Indonesia. Chappy Hakim turut menegaskan bahwa salah satu faktor terjadinya perang di dunia adalah *border dispute*.

Indonesia dan Singapura pernah memiliki sebuah perjanjian mengenai zona latihan militer atau yang akrab disebut *Military Training Areas* (MTA). Wilayah MTA sendiri terbagi atas MTA 1 yang berada di barat daya Singapura hingga Tanjung Pinang dan MTA 2 berada di utara Pulau Bintan. Dibawah perjanjian tersebut *Republic of Singapore Air Force* (RSAF) dapat melakukan latihan terbang diatas wilayah udara yang di delegasikan kepada Singapura. Angkatan Udara Singapura dalam hal ini mendapatkan keleluasaan dikarenakan kontrol lalu lintas atas pesawat tempur mereka berada dibawah komando ATC Singapura. Perjanjian yang berakhir pada tahun 2005 ini kemudian digantikan oleh *Defence Cooperation Agreement* (DCA) pada tahun 2007. Meskipun perjanjian ini telah disetujui oleh Menteri Pertahanan paa saat itu, sejatinya perjanjian ini tidak apat berlaku dikarenakan DPR tidak juga menyetujuinya.

Imbas dari tidak adanya diplomasi Indonesia yang menekankan bahwa perjanjian tersebut telah kadaluarsa membuat pesawat militer Singapura kerap sekali terbang di wilayah udara Indonesia. Keadaan tersebut dikeluhkan oleh Komandan Landasan Udara (Danlanud) Tanjung Pinang Letkol Pnb I Ketut Wahyu Wijaya, yang melihat bahwa pelanggaran udara yang dilakukan oleh Singapura tidak terlepas dari perjanjian MTA yang pernah dijalin Indonesia dan Singapura. Menanggapi problema yang dikeluhkan oleh Danlanud I Ketut Wahyu, Mantan Panglima TNI Gatot Nurmantyo menyatakan sikapnya “ Tapi sebagian menara Singapura sudah merasa itu daerah dia, kadang-kadang kita lewat diingatkan ini adalah wilayah DCA, tidak boleh lewat. Karena saya tahu aturan ini, saya tekankan pada TNI AU bahwa itu benar-benar wilayah kedaulatan kita, “ (Sucipto, 2015). Ketua *Air Power Center of Indonesia* (APCI), Marsekal Muda (Purn) Koesnadi Kardi menyampaikan bahwa pendelegasian berupak pengelolaan wilayah

kedaulatan udara pada prinsipnya tidaklah sesuai dengan prinsip pertahanan suatu negara. Marsma Koesnadi juga menyatakan bahwa RSAF kerap menggunakan wilayah FIR Natna sebagai lokasi latihan militer yang berimbas pada operasi TNI AU yang kurang optimal di ruang udara Indonesia secara keseluruhan (Hakim, Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka, 2017).

Angkatan Udara Indonesia memandang bahwa kawasan udara yang dikelola oleh Singapura merupakan wilayah yang strategis namun rawan terjadi pelanggaran hukum. Lebih dari pada itu, keadaan tersebut melemahkan aspek pertahanan Indonesia. Tanpa adanya kontrol serta operasi yang rutin dari Angkatan Udara Indonesia di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna, maka bisa dipastikan pelanggaran wilayah udara akan terus terjadi. Dorongan yang diberikan oleh TNI AU kepada pemerintah untuk mengambil alih FIR membuktikan bahwa untuk menjaga stabilitas keamanan negara, Indonesia harus mampu menjaga kedaulatannya secara menyeluruh.

Pada Sektor A Singapura memungut *Route Air Navigation Services Charges* (RANS) atas pelayanan navigasi udara pada penerbangan yang melewati wilayah yurisdiksi Indonesia. Hasil yang terkumpul tersebut kemudian diserahkan kepada Pemerintah Indonesia melalui PT. Angkasa Pura II (Yanyan Mochamad Yani, 2017). Meskipun Singapura diberi kewenangan untuk mengambil *fee* atas penerbangan yang melalui jalur dengan panjang 100 *nautical mile* (± 200 km), jumlah yang sebenarnya dari hasil pungutan Singapura, sulit bagi Indonesia untuk mengetahuinya. Selain faktor ekonomi, kendali Singapura atas FIR pada sebagian wilayah melemahkan sisi pertahanan Indonesia (Hikam, 2014).

Wilayah FIR yang dikontrol oleh Singapura merupakan jalur gemuk penerbangan. Kenyataan tersebut seharusnya menjadi motivasi kuat pemerintah untuk dapat mengambil alih FIR yang didelegasikan kepada Singapura sebagaimana amanat yang terkandung dalam Pasal 6 UU Nomor 1 Tahun 2009 “ Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara “. Dalam Pasal 6 tersebut, negara diminta untuk menyelenggarakan pengaturan ruang udara, tidak hanya menyoal demi terjaganya

kedaulatan dan pertahanan nasional, namun lebih dari pada itu, demi kepentingan perekonomian nasional.

Komandan Lanud (Danlanud) Tanjung Pinang, Letkol Pnb I Ketut Wahyu Wijaya pernah menyoal tentang nilai ekonomi yang dimiliki FIR apabila dikontrol Indonesia “ Saya dikasih tahu ATC Indonesia, tiap pesawat *airlines* yg melintas di wilayah FIR itu bayar 6 dolar AS, padahal setiap menit untuk satu jalur aja ada puluhan pesawat yang lewat. Kalau 24 jam berapa. Kompensasi ke Indonesia, hanya 50 sen. Bayangkan berapa yang akan didapat Indonesia kalau FIR bisa kita pegang sendiri, “. Terkait hal tersebut, Letkol Pnb I Ketut sangat berharap agar nantinya Indonesia dapat mengelola FIR nya yang saat ini masih dikontrol oleh Singapura. Baginya, Indonesia akan mendapatkan keuntungan yang lebih banyak apabila Indonesia secara mandiri mampu untuk mengoperasikan wilayah udara tersebut (Restaduari, 2015).

Dalam wawancara yang dilakukan Harian Ekonomi Neraca dengan Perum Angkasa Pura II, mengutip dari situs neraca.co.id, Kepala Bagian Legal Perum Angkasa Pura II, Agus Herlambang mengatakan “ Ya benar, FIR Singapura menyetorkan RANS *fee* ke Perum Angkasa Pura II khusus sektor A, “. Hasil audit Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) pada tahun 2004 mengenai setoran dari RANS *Charge* pada empat bulan pertama di tahun 2004, Januari sampai dengan April di temukan angka Rp 7,39 miliar (Saksono, 2013). Bayangkan seberapa besar pemasukan yang di dapat Indonesia apabila mampu untuk mengelola secara mandiri ruang udaranya di Kepulauan Riau dan Natuna. Pada tahun 2004, tepatnya empat belas tahun yang lalu, dalam tempo setahun saja negara mampu meraup pemasukan lebih dari 22 miliar rupiah di wilayah tersebut.

RANS *fee* yang dihasilkan oleh sektor A termasuk dalam Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Pungutan yang masuk kedalam PNBP merupakan pungutan atas pemanfaatan sumberdaya yang dimiliki negara berupa fasilitas atau jas pelayanan. Dalam audit yang dilakukan oleh Tim Optimalisasi Penerimaan Negara (TOPN) dalam periode tahun 2000-2004, *Civil Aviation Authority of Singapore* (CAAS) telah menyetorkan dana sebesar USD 5,578,473.52 pada tahun 2005. Sayangnya, Kementerian Perhubungan maupun TOPN sendiri tidak mengetahui rincian dari uang yang disetorkan Singapura (Silalahi, 2015). Tidak adanya kejelasan atas perincian dari RANS *Charges*, mewajarkan keraguan Indonesia atas pemanfaatan wilayah udaranya. Kejelasan nilai

ekonomi yang dimiliki wilayah udara pada Sektor A hanya dapat diketahui secara pasti apabila Indonesia dapat mengelolanya sendiri.

Menurut Wakil Presiden *Indonesia Aviation and Aerospace Watch* (IAAW), Juwono Kolbioen, RANS *fee* yang selama ini diterima negara tidak diketahui secara pasti perinciannya. Wilayah udara yang dikendalikan Singapura merupakan salah satu jalur penerbangan terpadat di dunia. Juwono meyakini bahwa manfaat dari RANS *fee* akan lebih jelas dapat dirasakan Indonesia apabila ruang udara Kepulauan Riau dan Natuna dapat dikontrol oleh Indonesia. Lebih dari pada itu, persoalan ini bukan hanya tentang ekonomi, pertahanan dan keamanan saja, baginya pengelolaan FIR oleh negara asing menyangkut masalah kehormatan dan harga diri suatu bangsa (Kolbioen, 2015).

Proses pengambilan kebijakan juga turut melihat adanya dorongan dari konteks internasional. Dalam hal ini kesepakatan internasional mengenai hukum udara dalam Konvensi Chicago 1944 menjadi acuan mendasar negara-negara dunia terkait penyelenggaraan penerbangan. Indonesia sendiri telah bergabung dengan ICAO sejak 27 April 1950. Komitmen tersebut membuat Indonesia terikat dalam kesepakatan-kesepakatan yang dihasilkan oleh *Convention on International Civil Aviation*. Dalam usahanya mengambil alih FIR, Indonesia memiliki 4 pijakan hukum yang cukup kuat. Empat pijakan hukum internasional tersebut berupa Pasal 1, Pasal 28, Pasal 12 dan Annex 11 pasal 2 ayat 1 poin 1 Konvensi Chicago 1944. Pada Pasal 1 dikatakan bahwa setiap negara mengakui adanya kedaulatan yang penuh dan eksklusif dari negara atas ruang udara yang ada di atasnya. Pasal 1 Konvensi Chicago telah melahirkan Pasal 5 Bab IV UU Nomor 1 Tahun 2009 dengan bunyi “ Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Indonesia “. Kemudian Pasal 2 Konvensi Chicago yang menjelaskan bahwa teritorial negara dapat berupa wilayah daratan dan perairan teritorial yang berada dalam lingkup kedaulatan, perlindungan, serta keamanan negara yang berwenang atas wilayah tersebut. Pasca UNCLOS 1982 secara resmi Indonesia dikenal sebagai sebagai *archipelagic state*. Hal tersebut membuat perairan Kepulauan Riau dan Natuna yang dulunya merupakan lautan internasional, masuk kedalam wilayah kesatuan Indonesia. Secara tidak langsung luas wilayah udara juga mengikuti wilayah lautnya. Kemudian Pasal 28 yang mensyaratkan negara untuk menyediakan fasilitas navigasi penerbangan di wilayah teritorialnya sesuai dengan *standard and recommended*

practices (SARPs) yang diatur oleh ICAO. Yang terakhir adalah Pasal 2 Ayat 2 poin 1 dalam Annex 11 tentang penyediaan *air traffic services* di sebuah negara. Suatu negara dapat mendelegasikan tanggung jawabnya kepada negara lain terkait pengelolaan FIR. Namun, pengelolaan tersebut hanya terbatas pada urusan teknis dan operasional. Indonesia pun memiliki perjanjian bilateral terkait pendelegasian FIR kepada Singapura. Yang sangat disayangkan adalah pesawat militer Singapura pernah melakukan pelanggaran dengan melaksanakan latihan terbang diwilayah kerjasama pertahanan Indonesia – Singapura yang tidak lagi berlaku. Seharusnya, pengelola FIR Singapura dapat menginformasikan hal tersebut, tidak hanya demi keselamatan penerbangan, namun juga kedaulatan dan martabat Indonesia.

E. Penutup

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh William D. Coplin dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan luar negeri, terdapat 3 tiga aspek yang menjadi bahan pertimbangan negara dalam mengambil keputusan luar negerinya. Tiga aspek tersebut adalah politik domestik, militer & ekonomi, serta konteks internasional. Dalam konteks kebijakan luar negeri Indonesia terkait FIR, penulis menemukan bahwa alasan-alasan yang mendasari komitmen Pemerintah Indonesia dalam mengambil alih FIR setelah 69 tahun dibawah kendali Singapura adalah berdasar pada tiga aspek yang berkaitan dengan determinasi politik dalam negeri, bagaimana sudut pandang militer terhadap nilai strategis Kepulauan Riau dan Natuna dari sisi pertahanan negara, potensi ekonomi yang dimiliki ruang udara di Kepulauan Riau dan Natuna, serta adanya kesepakatan-kesepakatan mengenai hukum penerbangan yang menjadi acuan Pemerintah Indonesia dalam mengambil alih FIR yang bersumber pada Konvensi Chicago 1944.

Beberapa anggota legislatif dari Komisi I dan Komisi V mendorong pemerintah agar FIR yang dikuasai Singapura dapat dikelola oleh Indonesia. Menurut beberapa legislator diatas, pengambil alihan FIR di dasari atas alasan kedaulatan, pelanggaran wilayah udara dikarenakan ruang udara Indonesia digunakan sebagai tempat latihan perang, tidak merasa bebas terbang di ruang udara sendiri karena harus meminta izin kepada Singapura, serta potensi ekonomi. Selain itu 4 lembaga eksekutif seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertahanan, dan Kementerian Luar negeri ikut mendorong agar ada *political*

will yang kuat dari Pemerintah agar permasalahan FIR yang telah lama diperjuangkan dapat dikendalikan sepenuhnya oleh Indonesia.

Dalam perspektif pertahanan dan keamanan negara, wilayah Selat Malaka merupakan sebuah wilayah yang cukup strategis namun juga rawan. Dalam kacamata militer, seharusnya kawasan seperti ini mutlak menjadi daerah yang harus dikuasai betul medannya oleh Angkatan Bersenjata sebuah negara. FIR sendiri berada tepat pada *critical border* yang mana kawasan ini seharusnya merupakan tempat berlatihnya angkatan perang suatu negara untuk mempersiapkan serta memelihara kesiapan pertempuran (*combat readiness*).

Selain itu, pada Sektor A dalam wilayah FIR Singapura memungut *Route Air Navigation Services Charges* (RANS) atas pelayanan navigasi udara pada penerbangan yang melewati wilayah yurisdiksi Indonesia. Meskipun Singapura menyetorkan akumulasi dari RANS *fee* kepada Kementerian Perhubungan RI, penerimaan tersebut tidak diketahui secara pasti perinciannya. Kepastian akan nominal yang di dapat hanya bisa diketahui apabila Indonesia bisa mengelolanya secara mandiri.

Konvensi Chicago 1944 mensyaratkan negara anggotanya untuk menentukan sendiri wilayah yang akan diberikan pelayanan navigasi penerbangan. Negara diharuskan melayani lalu lintas udara demi keselamatan penerbangan. Tidak hanya itu, Konvensi ini juga menjunjung tinggi kedaulatan negara atas wilayah yurisdiksinya. Setidaknya, dua hal tersebut yang menjadi pijakan kuat Pemerintah Indonesia untuk dapat mengendalikan FIR yang saat ini dikontrol Singapura secara mandiri.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Abeyratne, R. (2012). *Air Navigation Law*. Quebec: Springer.

Martono, H., & Sudiro, A. (2016). *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. Jakarta: Rajawali Pers.

Hakim, C. (2017). *Martabat Ibu Pertiwi di Selat Malaka*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.

Buntoro, K. (2014). *Lintas Navigasi di Nusantara Indonesia*. 2014: Rajawali Pers.

Yanyan Mochamad Yani, I. M. (2017). *Langit Indonesia Milik Siapa? Makna Strategis Wilayah Pengendalian Udara (FIR) Indonesia-Singapura*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Negeri, B. K. (2015). *Posisi Dasar Kebijakan Luar Negeri Indonesia 2014*. Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri.

Hikam, M. A. (2014). *Menyongsong 2014 - 2019*. Jakarta Pusat: CV. Rumah Buku.

Tabloid :

Marsono. (2015, Juli - Ag). Upaya Pengelolaan Kembali Wilayah Udara Diatas Kepulauan Riau dan Natuna. In K. Pertahanan, *WiRA* (p. 14). Jakarta: Puskom Publik Kemhan.

Indonesia, K. L. (2015). *Tabloid Diplomasi*. Jakarta Pusat: Direktorat Diplomasi Publik Kementerian Republik Indonesia.

Thesis :

Mangko, A. P. (2013). *Indonesia Air Traffic Services (ATS) Readiness and Strategic Plans For Taking Over Airspace And Improving The Service*. Yogyakarta: Postgraduate Programme Faculty of Engineering Universitas Gadjah Mada.

Jurnal :

Lestari, R. (2016). Diplomasi Indonesia Dalam Menyelesaikan Sengketa FIR (Flight Information Region) Di Atas Kepulauan Natuna Dengan Singapura. *JOM FISIP Volume 1 No. 1 Februari 2016*,

Silalahi, E. (2015). Implikasi Hukum Internasional Pada Flight Information Region (FIR) Singapura Atas Wilayah Udara Indonesia Terhadap Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *JOM Fakultas Hukum Volume 2 No.1*, 11.

Laporan :

Perdana, Y. S. (2013). *The Airport Industry in Indonesia*. PEFINDO.

Situs Web :

Diego. (2014, Oktober). *Kemampuan Radar Dalam Penguasaan FIR Singapura*. Retrieved from Jakartagreater.com: <http://jakartagreater.com/kemampuan-radar->

dalam-penguasaan-fir-singapura/ diakses pada, 13 Desember 2017, pukul 15.00 WIB

Hakim, C. (2016, Maret 21). *A Strange Anomaly In Management of Airspace*. Retrieved from straitstimes.com: <http://www.straitstimes.com/opinion/a-strange-anomaly-in-management-of-airpace> diakses pada, 6 Desember 2017, pukul 11.00 WIB

Presiden, K. S. (2015, Novembet 24). *Presiden Republik Indonesia*. Retrieved from presidenri.go.id: <http://www.presidentri.go.id/program-prioritas-2/president-instruksikan-ambilalih-kontrol-ruang-udara-blok-abc.html> diakses pada, 22 November 2017, pukul 15.00 WIB

Welle, D. (2015, 1 20). *Terlalu Padat, Langit Indonesia Berbahaya buat Penerbangan*. Retrieved from www.dw.com: <http://www.dw.com/id/terlalu-padat-langit-indonesia-berbahaya-buat-penerbangan/a-18167687> diakses pada, 14 Desember 2017, pukul 01.23 WIB

Reeves, S. (2015, Januari 18). *AirAsia crash highlights of region's crowded skies*. Retrieved from Digital Journal: <http://www.digitaljournal.com/news/world/airasia-crash-highlights-perils-of-region-s-crowded-skies/article/423807> diakses pada, 19 Desember 2017, pukul 19.00 WIB

DetikFinance. (2014, November 19). *Wilayah Udara RI di Atas Natuna Dikuasai Singapura Sejak 1946*. Retrieved from finance.detik.com: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/2753438/wilayah-udara-ri-di-atas-natuna-dikuasai-singapura-sejak-1946> diakses pada, 9 Maret 2018, pukul 15.30 WIB

Baderi, F. (2015, September 17). *Menyiapkan Diri Tanpa Meributkan Kedaulatan*. Retrieved from neraca.co.id: <http://www.neraca.co.id/article/58805/menyiapkan-diri-tanpa-meributkan-kedaulatan> diakses pada, 22 Februari 2018, pukul 20.00 WIB

Martono. (2009, Januari 22). *Website Penerbangan Indonesia - Menyikapi Lahirnya Undang-Undang Tentang Penerbangan Bagian II*. Retrieved from www.ilmuterbang.com: <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/174-menyikapi-lahirnya-undang-undang-tentang-penerbangan-bagian-ii-67120905> diakses pada, 12 Februari 2018, pukul 22.37 WIB

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, S. J. (2015, April 7). *Parlementaria Terkini - Dewan Perwakilan Rakyat*. Retrieved from dpr.go.id: www.dpr.go.id/berita/detail/id/10019 diakses pada, 22 Februari 2018, pukul 14.31 WIB

Nainggolan, J. (2015, November 30). *Soal Kedaulatan Negara Pengambilalihan FIR Mesti Segera Terwujud*. Retrieved from rmol.com: <http://keamanan.rmol.co/read/2015/11/30/226362/Soal-Kedaulatan-Negara,-Pengambilalihan-FIR-Mesti-Segera-Terwujud> diakses pada, 22 Februari 2018, pukul 15.16 WIB

- Haryunani, K. (2015, September 11). *DPR RI Saatnya Wilayah Udara Riau Diambil Alih dari Singapura*. Retrieved from metrotvnews.com:
<http://microsite.metrotvnews.com/dpr/read/yNLE0Qyb-saatnya-wilayah-udara-riau-diambil-alih-dari-singapura> diakses pada, 23 Februari 2018, pukul 22.43 WIB
- Viva, T. (2015, September 10). *DPR Minta Pemerintah Rebut FIR dari Singapura*. Retrieved from viva.co.id: <https://www.viva.co.id/berita/nasional/672324-dpr-minta-pemerintah-rebut-fir-dari-singapura> diakses pada, 23 Februari 2018, pukul 02.25 WIB
- Siddiq, M. (2015, September 11). *Mahfudz Siddiq Komisi I DPR Minta Presiden Ambil FIR dari Singapura*. Retrieved from mahfudzsidqiq.com:
<http://www.mahfudzsidqiq.com/2015/09/komisi-i-dpr-minta-presiden-ambil-fir.html> diakses pada, 23 Februari 2018, pukul 02.20 WIB
- Indrawan, A. (2015, Juli 12). *Penerbangan Indonesia Lepas dari Singapura 2024*. Retrieved from republik.co.id:
<http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/07/12/nrdhfy-penerbangan-indonesia-lepas-dari-singapura-2024> diakses pada, 28 Februari 2018, pukul 00.37 WIB
- Sucipto. (2015, September 11). *Panglima TNI Perintahkan Usir Pesawat Singapura*. Retrieved from sindonews.com:
<https://nasional.sindonews.com/read/1043395/149/panglima-tni-perintahkan-usir-pesawat-singapura-1441943508> diakses pada, 13 Maret 2018, pukul 11.45 WIB
- Restaduari, E. A. (2015, September 5). *Pesawat Tempur Singapura Kerap Latihan di Ruang Udara RI*. Retrieved from news.detik.com:
<https://news.detik.com/berita/3011079/pesawat-tempur-singapura-kerap-latihan-di-ruang-udara-ri> diakses pada, 16 Maret 2018, pukul 01.45 WIB
- Saksono, B. (2013, Mei 11). *Insiden Natuna 1991*. Retrieved from neraca.co.id:
<http://www.neraca.co.id/article/28303/Insiden-Natuna-1991> diakses pada, 19 Maret 2018, pukul 14.50 WIB
- Kolbioen, J. (2015, Juli 27). *70 Tahun Beranda Rumah Kita Dicaplok Singapura*. Retrieved from republik.co.id: <http://www.republika.co.id/berita/jurnalisme-warga/wacana/15/07/27/ns4o1b336-70-tahun-beranda-rumah-kita-dicaplok-singapura> diakses pada, 19 Maret 2018, pukul 16.15 WIB

ARTIKEL KONVENSI CHICAGO :

- Convention, C. (1944). *United States of America Patent No. Article 2*.
- Convention, C. (1944). *United States of America Patent No. Article 1*.
- Convention, C. (1944). *United States of America Patent No. Article 2.1.1*.
- Convention, C. (1944). *United States of America Patent No. Article 28*.

