

BAB IV

DIPLOMASI INDONESIA DENGAN SINGAPURA DALAM MENYELESAIKAN MASALAH FIR DI WILAYAH KEPULAUAN RIAU DAN NATUNA

Dalam bab ini, penulis akan menguraikan bagaimana perundingan yang dilakukan Indonesia dengan Singapura dalam menyelesaikan (mengambil alih) FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang sudah lama dikuasai oleh Singapura. Karena dasar dari sengketa *Flight Information Region* tersebut sudah menyangkut kedaulatan udara suatu negara. Diplomasi yang dilakukan Indonesia dalam mengambil alih FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dikelola Singapura dilakukan melalui berbagai cara. Selain membahas diplomasi yang dilakukan Indonesia, penulis juga akan menambahkan upaya dan hambatan Indonesia dalam rangka pengambil alihan FIR di wilayah udara Indonesia.

A. Diplomasi Multilateral

1. Melalui *Regional Air Navigation Meetings* (RAN) Kawasan Asia Pasifik

Setiap negara wajib dan bertanggungjawab untuk menetapkan daerah yang disebut dengan *Flight Information Region* (FIR) dan *Upper Flight Information Region* (UIR). Pembagian FIR dan UIR merupakan pendelegasian pengaturan FIR yang diputuskan dalam pertemuan *Regional Air Navigation Meetings* yang dihadiri oleh negara-negara peserta *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan *stakeholders* di kawasan regional tertentu. *Regional Air*

Navigation (RAN) Meetings atau pertemuan navigasi udara regional merupakan pertemuan yang diselenggarakan oleh ICAO secara besar setiap sepuluh tahun sekali untuk membahas mengenai pembuatan, pembagian dan penetapan suatu negara sebagai pengelola FIR. Pembagian FIR yang berada pada kawasan Asia dan Pasifik (ASPAC) diselenggarakan oleh perwakilan ICAO di Bangkok. Peserta yang menghadiri *RAN Meetings* pada kawasan Asia dan Pasifik merupakan negara-negara yang ada di kawasan tersebut yakni Indonesia, Singapura, Thailand, Malaysia, Brunei Darussalam dan negara lainnya. Selain dari peserta yang terdiri dari negara-negara, terdapat juga peserta lain yang berbentuk suatu maskapai penerbangan atau organisasi, instansi dan badan-badan yang berhubungan di bidang penerbangan sipil. (Pramono, 2015, p. 8)

Pada tahun 2015 lalu, Presiden Jokowi memberikan instruksi kepada kementerian yang terkait untuk mengambil alih pelayanan ruang udara atau *Flight Information Region* (FIR) di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna yang sudah lama dikuasai oleh Singapura. Namun sebelum Presiden Jokowi menyatakan siap dalam mengambil alih FIR tersebut, Pemerintah Indonesia sudah memiliki niatan untuk mengambil alih FIR dari Singapura sejak tahun 1983 pada sidang ASPAC-RAN yang kedua di Singapura.

Sebelum RAN kedua diselenggarakan, pada tahun 1973 pertemuan RAN pertama diselenggarakan di Honolulu oleh ICAO kawasan Asia Pasifik. Pada pertemuan saat itu, Singapura mengajukan usulan untuk mengelola ruang udara yang berada diperairan Natuna. Singapura ingin melindungi wilayahnya karena pengawasan dari FIR Jakarta tidak dapat menjangkau perairan Natuna dan Riau. Sehingga Singapura merasa terancam jika nantinya ada penyerangan secara tiba-tiba oleh pesawat asing hanya dengan melalui perairan Natuna tersebut. Dengan inisiatif mengelola ruang udara di perairan Natuna, Singapura memiliki harapan agar wilayah tersebut

bersih dari pelanggaran udara dan tidak menjadi ancaman lagi. Kemudian ICAO kawasan Asia Pasifik menyetujui usulan dari Singapura, begitu juga Indonesia. Indonesia menyetujui dengan pertimbangan bahwa perairan Natuna pada saat itu masih menjadi perairan internasional dan tidak akan mengganggu kedaulatan Indonesia yang pada waktu itu belum ada UNCLOS 1982. FIR Singapura mengelola perairan Natuna dengan ketentuan di atas ketinggian 20.000 kaki (Lestari R. , 2016, p. 6). Pada saat itu juga Indonesia terus melakukan perbaikan infrastruktur terkait dengan penerbangan seperti membangun radar militer yang nantinya mampu mengawasi penerbangan yang berada di seluruh perairan Natuna.

Pada tahun 1983, melalui ASPAC-RAN yang kedua di Singapura, Indonesia mengajukan diri untuk mengelola FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna, tetapi hal tersebut di tolak karena pada waktu itu Indonesia dianggap masih belum mampu dari segi sumber daya manusia maupun infrastruktur dan teknologi yang lengkap. Kemampuan sumber daya manusia dan teknologi yang dimiliki Indonesia belum mampu menjangkau wilayah Kepulauan Natuna. Akhirnya Indonesia gagal untuk mengelola wilayah udaranya sendiri dan Singapura masih tetap mengelola FIR di Kepulauan Riau dan Natuna. (Haryono, 2009, p. 533)

Kemudian pada tahun 1993, diadakan sidang ASPAC-RAN ketiga yang berlokasi di Bangkok. Pemerintah Indonesia mengajukan suatu proposal (*Working Paper*) No. 55 yaitu : ‘AIS/FAC/3-WP/55 19/2/93 *Agenda Item 5 Airspace Organization and ATS Units including en-route and terminal area Aids* : “RE-ALIGNMENT OF INDONESIAN FIR” tentang “Kegiatan yang akan direncanakan untuk dilaksanakan di atas Kepulauan Natuna”. Proposal tersebut bertujuan untuk meninjau ulang batas FIR Singapura, dikarenakan adanya perubahan batas wilayah Indonesia berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982) sekaligus

mengusulkan niat untuk mengambil alih FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna. Akhirnya dalam pertemuan tersebut menyepakati *Working Paper* No. 55 tentang suatu rencana kegiatan yang nantinya akan dilakukan di atas Kepulauan Natuna serta akan dilakukan peninjauan ulang batas FIR. Sehingga pada pertemuan tersebut *Working Paper* Nomor 55 dapat diterima. Namun hal tersebut ditolak oleh pihak Singapura dengan membuat *counter proposal* yang menolak *working paper* No. 55 Indonesia (Zuraida, 2012). *Counter Paper* pada intinya berisi mengenai kejelasan batas wilayah Indonesia di Kepulauan Riau dan Natuna. Pada aspek yuridis kedua delegasi negara memiliki perspektif yang berbeda tentang wilayah Indonesia. Indonesia mengklaim bahwa wilayahnya berdasarkan pada Pasal 1 dan 2 Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 2 dan 3 UNCLOS yang telah diratifikasi ke dalam Undang-Undang RI No.17 Tahun 1985. Namun menurut Direktur Penerbangan Sipil Singapura Undang-Undang RI No.17 Tahun 1985 belum dilaksanakan, jadi mereka tidak menyetujui peraturan tersebut. Kemudian delegasi dari Singapura menanyakan kepada Indonesia tentang lokasi titik dasar terluar dari wilayah Indonesia sehubungan dengan Pasal 2 dan 3 UNCLOS. Singapura membawa peta wilayah Indonesia berdasarkan Perpu Nomor 4 Tahun 1960 tentang kelautan Indonesia yang diterbitkan oleh PBB tahun 1989 dan hal ini berbeda dengan kedaulatan Indonesia yang berdasarkan UNCLOS 1982. Pada dasarnya, Indonesia harus menentukan titik dasar terluar untuk menentukan seluruh wilayahnya. Beberapa pertemuan dan diskusi telah dilakukan oleh Indonesia dan Singapura untuk membahas tanggung jawab ATS di Sektor A, B dan C. (Mangko, 2013)

Ahli hukum internasional Dr HK Martono dalam makalahnya yang membahas tentang UU Penerbangan Tahun 2009 mencatat, bahwa dalam pertemuan sepenting itu pemerintah Indonesia hanya mengirim pejabat operasional. Sedangkan, Singapura mengirim beberapa pihak seperti Jaksa Agung, Sekjen Kementerian Perhubungan, dan Penasihat

Hukum Laut Internasional. Akibatnya Indonesia tidak mendapatkan hasil yang diinginkan dalam pertemuan tersebut. Kemudian ICAO selaku penyelenggara RAN ketiga meminta kepada Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura melakukan perundingan secara bilateral untuk menyelesaikan penentuan batas FIR kedua negara. (batampos, 2019)

2. Pertimbangan Indonesia untuk Mengusulkan Pengambil Alihan FIR di Forum Multilateral

Dalam melakukan pengambil alihan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura, Indonesia memiliki pertimbangan untuk melakukan negosiasi pada pertemuan ASPAC-RAN yang ketiga tersebut. Pertimbangan Indonesia pada waktu itu ketika masyarakat Indonesia menyangkan adanya penyerahan terhadap pengelolaan FIR yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna kepada Singapura dan hal tersebut dianggap oleh masyarakat Indonesia sebagai suatu kesalahan yang besar. Pertimbangan untuk mengambil alih FIR tersebut dari Singapura juga ditunjukkan oleh beberapa pejabat negara yang meminta agar pengelolaan FIR yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna agar segera diambil oleh Indonesia.

Dalam bukunya yang berjudul “*Quo Vadis Kedaulatan Udara Indonesia?*” Mantan Kepala Staf Angkatan Udara Marsekal Purnawirawan Chappy Hakim menceritakan kisah yang terjadi pada tahun 1991, dimana Jenderal Leonardus Benyamin Moerdani alias Benny Moerdani terapung-apung dilangit Natuna. Pesawat TNI Angkatan Udara yang sedang mengangkut Menteri Pertahanan dan Keamanan RI periode 1988-1991 belum bisa mendarat di Pangkalan Udara TNI AU Ranai, Natuna, Kepulauan Riau. Di kokpit, pilot pesawat beradu argument dengan pemandu lalu lintas udara Singapura yang memiliki hak untuk mengendalikan penerbangan di wilayah Natuna. Setelah adanya perdebatan selama 15 menit,

akhirnya pesawat yang membawa menteri tersebut diijinkan untuk melakukan pendaratan. Sesampainya tiba di Natuna, Jenderal Moerdani melampiaskan kemarahannya. Ia mengatakan Indonesia harus mengambil alih kontrol atas ruang udara atau FIR di Natuna yang selama ini dipegang oleh Singapura (A. Kusumadewi & A. Utama, 2015). Mantan Kepala Staf TNI AU Maesekal (Purn) Chappy Hakim membenarkan bahwa LB Moerdani, yang wafat tanggal 29 Agustus 2004, adalah salah satu tokoh yang ikut mendorong agar Indonesia mengambil kembali ruang udara yang dikuasai Singapura. Chappy mengatakan tahun 1992 Pak Beny Moerdani sudah suruh kita ambil alih (Saragih, 2014). Kemudian pada saat pertemuan ASPAC-RAN yang ketiga di Bangkok tersebut Indonesia mengusulkan untuk mengambil alih FIR dari Singapura dan hal tersebut menjadi pertimbangan Indonesia dalam pertemuan multilateral.

Selanjutnya ASPAC-RAN *Meetings* yang keempat dan kelima diselenggarakan pada tahun 2003 dan 2013, namun dalam pertemuan tersebut tidak membahas lebih lanjut tentang pengambil alihan FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang masih dikendalikan Singapura.

B. Diplomasi Bilateral

1. Diplomasi antara Indonesia dan Singapura

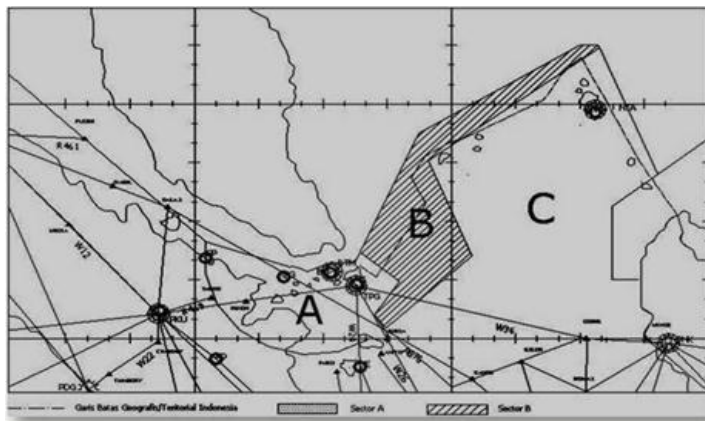
Setelah mengalami kegagalan dalam mengambil alih FIR yang dikuasai oleh Singapura, sejak saat itu Indonesia rutin mengadakan pertemuan dengan negara Singapura. Untuk menindaklanjuti hasil pertemuan RAN pada tahun 1993, pada level operasional Indonesia mengirim delegasi mereka ke Singapura dan Singapura juga mengirim delegasinya ke Indonesia untuk membahas permasalahan FIR yang mencakup sebagian wilayah udara Indonesia terutama di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang mana dikuasai oleh Singapura sejak

Indonesia merdeka. Pertemuan untuk membahas masalah FIR sudah berlangsung kurang lebih selama empat kali sesuai catatan yang dimiliki Direktorat Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, yakni pertemuan secara bilateral pada tahun 1994 di Jakarta, pertemuan pada tahun 1995 di Singapura, pertemuan di Bali tahun 2009 dan 2012.

Pada tahun 1994 dalam pertemuan bilateral di Jakarta, Indonesia mengalami kegagalan lagi untuk mengambil alih FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna. Alasan yang diterima oleh Pemerintah Indonesia masih sama seperti sebelumnya dikarenakan Indonesia dianggap masih belum siap dalam kualitas sumber daya manusia dan kelengkapan dari infrastruktur yang berkaitan dengan pengelolaan pelayanan navigasi penerbagan.

Pada tanggal 21 September 1995, Direktorat Jenderal Penerbangan Sipil (DGCA) dan Otoritas Penerbangan Sipil Singapura (CAAS) bertemu di Singapura untuk menandatangani perjanjian tanggung jawab dalam mengambil alih wilayah udara Indonesia dan Singapura. Perundingan bilateral yang dilakukan oleh kedua negara tersebut menghasilkan kesepakatan antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura pada tanggal 21 September 1995 di Singapura mengenai pengaturan batas FIR Singapura dan FIR Jakarta yang tertuang dalam perjanjian *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*. Dalam kesepakatan tersebut perwakilan Indonesia dipimpin oleh Menteri Perhubungan Haryanto Danudirto dan perwakilan Singapura dipimpin oleh Menteri Komunikasi MR. Mah Bow Tan. Kemudian tindakan lanjut dari Pemerintah Indonesia terkait perjanjian pengaturan ulang batas FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No 07/1996 oleh Presiden Soeharto pada tanggal 2 Februari

1996 dengan meratifikasi *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the*



Jakarta Flight Information Region. (Yani Y. M., 2017, p. 38)

Gambar 4.6 FIR sektor ABC yang dikelola oleh Singapura

Sumber : google images

Berdasarkan kesepakatan dari kedua negara (Keputusan Presiden No.7 Tahun 1996) terdapat beberapa hal pokok yang tertuang pada perjanjian antara Indonesia dan Singapura sebagai berikut :

1. Dasar penetapan batas wilayah FIR pada perjanjian telah sesuai dengan UNCLOS 1982.
2. FIR yang berada di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna terbagi menjadi tiga Sektor yaitu Sektor A, B dan C.
3. Indonesia menyerahkan tanggung jawab pengaturan pelayanan navigasi penerbangan Sektor A kepada Singapura yang meliputi 90 nm dari SINJON (01

- 13°24'N 103 51°24'E) yang dihitung dari permukaan laut sampai pada ketinggian 37.000 kaki.
4. Kemudian Indonesia juga menyerahkan tanggung jawab pengaturan pelayanan navigasi penerbangan berada di utara Singapura yang termasuk 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) mulai dari permukaan laut sampai pada ketinggian tak terhingga.
 5. Dalam perjanjian antara Indonesia dan Singapura, Sektor C tidak termasuk didalamnya. Pengaturan pelayanan navigasi penerbangan pada sektor C dikoordinasikan bersama Malaysia dan Singapura.
 6. Pada wilayah yuridiksi Sektor A atas nama Indonesia, Singapura berhak memungut RANS (*Routes Air Navigation Services*) charges dan sebagian hasil yang didapatkan nantinya akan diserahkan kepada Pemerintah Indonesia melalui PT. Angkasa Pura II (Persero). (Yani Y. M., 2017, p. 41)

Sebagai Presiden Indonesia pada saat itu, Soeharto memiliki pandangan yang berbeda dengan adanya pengelolaan FIR Kepulauan Natuna oleh Singapura. Soeharto dapat memahami bagaimana kondisi Indonesia pada saat itu masih kurangnya peralatan pendukung untuk melakukan pengaturan pengelolaan navigasi penerbangan sipil. Oleh karena itu secara tidak langsung memilih untuk mendelegasikan FIR wilayah Kepulauan Natuna kepada pihak Singapura. Pandangan Soeharto tentang FIR tersebut dapat dilihat pada ratifikasi Perjanjian Pendelegasian FIR Kepulauan Natuna antara Indonesia dan Singapura melalui Keputusan Presdien No.7 Tahun 1996. Jika dilihat dari sisi lain, kedekatan Soeharto dengan Perdana Menteri Singapura Lee Kuan Yew pada saat itu juga berpengaruh pada masalah ini. (Chomsky, p. 78)

Pada tanggal 10 Mei 1996, Indonesia dan Singapura membuat surat bersama (*joint letter*) untuk ditujukan kepada

Kantor Regional ICAO di Bangkok untuk mendapatkan ratifikasi Perjanjian FIR Indonesia dan Singapura 1995 dari ICAO. Pada tanggal 30 Agustus 1996, Indonesia dan Singapura kembali mengirim surat tambahan bersama ke kantor Regional ICAO di Bangkok yang berisi “*Proposal For Amandement of Mid/Asia Air Navigation Plan*” sebagai draft proposal untuk ICAO namun belum juga mendapat jawaban. Kemudian pada 2 September 1996, Indonesia dan Singapura menyetujui rancangan proposal ICAO tentang pengalihan batas-batas FIR Jakarta dan Singapura. Setelah itu ICAO menerbitkan proposal tersebut pada 14 Januari 1997 untuk mendapat tanggapan dari pihak seperti Dewan ICAO dan negara anggota ICAO. Hasilnya, proposal belum dapat diterima oleh ICAO karena pihak Malaysia mengatakan keberatan mengenai pendelegasian pada Sektor B. Tanggapan tersebut disampaikan paling lambat tanggal 28 Februari 1997. (Mangko, 2013, p. 11)

Meskipun perjanjian antara Indonesia dan Singapura tidak mendapat dukungan dari ICAO. Namun kedua negara bersepakat untuk tetap menjalankan atau mengimplementasikan perjanjian tersebut berdasarkan pada hubungan kedua negara tetangga, terutama di wilayah Sektor A yang tidak memiliki perjanjian dengan negara lain. Kemudian pada tanggal 22 Januari 1999 di Bandara Changi, Singapura, Direktur Jenderal Perhubungan Udara menjadi perwakilan Pemerintah Indonesia dan Otoritas Penerbangan Sipil Singapura menandatangani “*Minutes of Discussion Between CAAS and DGCA Indonesia on The Collection of Route Air Navigation Services (RANS) Charges*”. Perjanjian tersebut menghasilkan tarif RANS Charge periode September 1999 sampai Juni 2004. Sedangkan MoD tanggal 9 Oktober 2003 menghasilkan keputusan besaran tarif RANS Charge periode Juli 2004 sampai Juni 2008 pada Sektor A. Biaya tersebut akan dikumpulkan oleh Singapura, kemudian diserahkan kepada Pemerintah Indonesia melalui Direktorat Jenderal dengan jangka waktu paling lambat tanggal 15 (lima

belas) bulan berikutnya melalui rekening Bendahara Penerima. (Saptian, 2017, p. 123)

Dalam menentukan *RANS Charge*, Indonesia memiliki aturan secara nasional. Aturan tersebut terdapat pada Pasal 276 UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbanagn dimana dinyatakan :

- (1) Pesawat udara yang terbang melalui ruang udara yang dilayani sebagaimana dimaksud dalam Pasal 261 ayat (4) huruf a dikenakan biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan.
- (2) Biaya pelayanan penerbangan jasa navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan mempertimbangkan tingkat pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan. (UU No.1, 2009)

Wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna merupakan salah satu jalur penerbangan tersibuk di dunia. Setiap bulan, jumlah penerbangan yang melintasi kawasan FIR Singapura di atas wilayah Indonesia hampir mencapai 2.500 tercatat oleh Satuan Radar 213 Tanjung Pinang dan Satuan Radar 212 Natuna. Oleh karena itu, wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna memiliki potensi yang besar sebagai pendapatan negara.

RANS Charges tersebut berlaku untuk seluruh penerbangan sipil yang melewati sektor A dengan pengecualian :

- a. Penerbangan Non-Sipil;
- b. Pesawat Negara baik Singapura maupun Indonesia;
- c. Penerbangan VVIP seperti Presiden, Pejabat Negara dan sejenisnya;
- d. Pesawat yang digunakan untuk melakukan misi pencarian dan penyelamatan / SAR;

- e. Pesawat yang mendapat pengecualian dari Dirjen Komunikasi Udara Indonesia;
- f. Pesawat yang mendapat pengecualian dari Otoritas Penerbangan Sipil Singapura.

Pembahasan mengenai FIR di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang dikendalikan Singapura mulai diperdebatkan lagi pada tahun 2009 pada saat diadakannya pertemuan di Bali dan dipimpin oleh Menteri Luar Negeri Hassan Wirajuda. Kemudian pada tahun 2012, pertemuan antara Indonesia dan Singapura di Bali menghasilkan kesepakatan bahwa ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dan Natuna yang dikelola Singapura akan dikembalikan kepada Indonesia. Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan merupakan salah satu dasar hukum dalam melakukan pengambil alihan FIR tersebut. Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dikeluarkan pada tanggal 12 Januari 2009 dan telah ditandatangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Dalam UU No.1 Tahun 2009 tersebut Indonesia memiliki rencana untuk mengelola ruang udara secara mandiri. Posisi kedaulatan udara Indonesia ditegaskan melalui Pasal 5 dimana disebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berdaulat secara penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia.

Kemudian menurut Pasal 458 UU No.1 Tahun 2009 disebutkan bahwa “wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan paling lambat 15 tahun sejak undang-undang ini berlaku”. Maka dari itu pengambil alihan yang dilakukan Indonesia terhadap kontrol udara yang dikuasai oleh Singapura harus dilakukan paling lambat pada tahun 2024. Sehingga ruang udara di Kepulauan Natuna yang dikelola oleh FIR Singapura harus beralih menjadi FIR Jakarta dibawah ATC Bandara Soekarno Hatta. (Sudrajat, 2018)

Kemudian perundingan selanjutnya dilakukan pada tahun 2015 ketika Singapura melakukan kunjungan secara resmi di Jakarta selama tiga hari pada tanggal 23-25 November. Pada saat acara makan malam yang diselenggarakan oleh Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan RI Luhut Pandjaitan pada tanggal 23 November 2015 menyatakan bahwa Kementerian Luar Negeri Singapura belum sepakat atas rencana Indonesia dalam mengambil alih FIR yang berada di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang selama ini dikontrol oleh Singapura. Pada pertemuan yang terjadi saat itu Teo Chee Hean selaku Deputy Perdana Menteri Singapura belum dan tidak bisa memberikan persetujuan mengenai persoalan FIR tersebut. Menurut Teo Chee Hean persoalan tentang FIR merupakan isu besar yang seharusnya tidak dibicarakan dalam diskusi atau pertemuan informal singkat selama makan malam.

Pemerintah Singapura berpendapat bahwa kontrol ruang udara yang terjadi tersebut bukan suatu isu kedaulatan, melainkan persoalan operasionalisasi lalu lintas udara yang efektif dengan mengutamakan lebih kepada keselamatan dalam penerbangan. Deputy Perdana Menteri Singapura Teo juga menekankan bahwa FIR adalah masalah teknis operasional yang kompleks di bawah lingkup Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), dan karenanya melibatkan banyak negara dan maskapai penerbangan yang melewati ruang udara dalam kendali FIR tersebut. (Kusumadewi, 2015)

Di hari selanjutnya tanggal 24 November 2015, Presiden Joko Widodo (Jokowi) menyambut dan menerima kunjungan dari Deputy Perdana Menteri (PM) Singapura Teo Chee Hean di Istana Negara, Jakarta. Dalam menerima kunjungan Perdana Menteri Singapura Teo Chee Hean, Presiden Joko Widodo didampingi oleh Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno Marsudi dan Menko Polhukam Luhut B. Pandjaitan. Pada pertemuan tersebut Menlu Retno Marsudi

menyampaikan penjelasan terkait isu yang akan dibahas dalam pertemuan ini. Salah satu isu yang dibicarakan dalam pertemuan tersebut yaitu mengenai *Flight Information Region* (FIR) selain berbicara mengenai kerjasama di bidang ekonomi. Menlu Retno Marsudi mengatakan bahwa saat ini Indonesia sedang melakukan persiapan-persiapan teknis dengan tujuan agar nanti Indonesia bisa mengambil alih FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna yang dikendalikan Singapura selama lebih dari 70 tahun. Dalam pertemuan tersebut Singapura sepakat akan membantu Indonesia untuk melakukan persiapan tersebut. Teo juga menegaskan bahwa FIR yang dibicarakan ini tidak berhubungan dengan kedaulatan melainkan FIR ini hanya mengenai masalah *safety* seperti kesiapan dibidang teknis dan kapasitas Singapura dalam menjaga keamanan dan keselamatan suatu penerbangan. Singapura membantu Indonesia dalam membuat *roadmap* yang berkaitan dengan persiapan teknis menuju ke titik tersebut. Namun menurut Menlu Retno Marsudi, persiapan dari pihak Singapura belum dibahas secara lengkap dan nantinya Dubes Republik Indonesia di Singapura akan melakukan tindakan lebih lanjut dengan mengadakan kerjasama dengan Singapura dalam meningkatkan kapasitas teknis Indonesia di bidang *safety* tersebut. (Setiawan, 2015)

Pada tahun 2015, Harian Kompas memberitakan kemauan Pemerintah Singapura untuk mengembalikan pengelolaan FIR kepada Indonesia. Panglima TNI Jenderal Moeldoko (kala itu) menyampaikan Pemerintah Indonesia akan mendapatkan hak pengaturan informasi wilayah udara di sebagian NKRI, seperti Batam dan Natuna Selatan pada tahun 2019. Sehubungan dengan hal itu, Moeldoko mengatakan, ia sudah mendapat masukan dari TNI AU soal kesiapan TNI AU. Informasi ini juga telah disampaikan kepada Menko Polhukam Tedjo Edhy Purdijatno (kala itu) dan Menteri Luar Negeri Retno Lestari. TNI membuat persiapan dengan sebaik-baiknya agar Indonesia siap menerima pengalihan FIR dari Singapura. Sementara itu, kita perlu memperhatikan pendapat Singapura

tentang masalah pengambil alihan FIR tersebut (Edna C. Pattisina dan ARN, 2015).

Channel NewsAsia memberitakan penjelasan Shanmugam selaku menlu Singapura tentang perjanjian yang dilakukan oleh kedua negara tentang wilayah udara Indonesia itu dilegitimasi oleh *International Civil Aviation Organisation* (ICAO). Beliau mengatakan bahwa ATC Singapura selama ini mengelola *Flight Information Region* (FIR) diluar wilayah Singapura, pengelolaan tersebut mencakup sebagian wilayah Sumatera. Perjanjian yang telah disepakati oleh kedua negara tahun 1995 juga menghasilkan hal pokok salah satunya yaitu Singapura berhak memungut jasa pelayanan (RANS) pesawat terbang yang setiap kali melintas di kawasan FIR tersebut. Walaupun memiliki hak untuk memungut RANS, namun hasil pendapatan yang didapatkan nantinya akan diserahkan kepada Pemerintah Indonesia. Ini adalah sesuatu yang sudah disahkan oleh ICAO. Dari beberapa rangkaian perjanjian yang telah Singapura perundingkan, hal tersebut dilakukan dengan maksud untuk kepentingan kedua negara baik Singapura maupun Indonesia. Singapura sukses menempatkan suatu hal yang masyarakat tidak sadari betapa pentingnya bagi keselamatan udara regional, vital bagi kepentingan negara-negara yang terlibat didalamnya, dan vital bagi lapangan pekerjaan di industri penerbangan Singapura. (Jayaprana, 2015)

Pada tahun 2018 tepatnya mulai awal Juni sampai pertengahan Oktober seringkali didapati adanya pelanggaran pesawat asing di wilayah udara Indonesia. Komando Pertahanan Udara Nasional (Kohanudnas) telah mencatat dalam rentang waktu tersebut didapati pelanggaran pesawat asing di wilayah udara Indonesia kurang dari 50 kali terutama terjadi di atas wilayah Natuna. Perizinan untuk pesawat asing yang melintas wilayah udara Indonesia tersebut dikontrol oleh Singapura. Kejadian tersebut membuat Kohanudnas meminta Singapura agar lebih memperhatikan perizinan pesawat yang

melintas ke dan dari wilayah udara Indonesia. Hal tersebut dilakukan oleh Kohanudnas yang memiliki tugas untuk mengamankan wilayah udara nasional Indonesia secara utu selaras diberlakukannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 4 Tahun 2018 tentang Pengamanan Wilayah Udara Republik Indonesia. Berdasarkan PP Nomor 4 Tahun 2018, Pasal 10 tersebut menegaskan bahwa :

- (1) Pesawat Udara Negara Asing yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*Diplomatic Clearance*) dan Izin Keamanan (*Security Clearance*).
- (2) Pesawat Udara Sipil Asing tidak berjadwal yang terbang ke dan dari atau melalui Wilayah Udara harus memiliki Izin Diplomatik (*Diplomatic Clearance*) dan Izin Keamanan (*Security Clearance*), dan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*).
- (3) Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang terbang dengan tidak memiliki izin merupakan pelanggaran.

Mengetahui terjadi pelanggaran-pelanggaran tersebut, Pangkohanudnas Marsda TNI Imran Baidirus, S.E mengundang pihak Atase Pertahanan Kedutaan Besar Singapura LTC Davis Lee Kim Guan di Jakarta ke Markas Kohanudnas, Halim Perdanakusuma, Jakarta. Pertemuan berlangsung pada hari Senin 15 Oktober 2018 dalam acara *coffee morning* yang diadakan di ruang VIP Sujono Makohanudnas dihadiri oleh Kepala Staf Komando Pertahanan Udara Nasional (Kaskohanudnas) Marsma TNI Arif Mustofa beserta jajarannya.

Menurut Dodo Aguspriyo S, S.S mengatakan bahwa hubungan Indonesia dengan Singapura masih terjalin dengan baik. Pada pertemuan tersebut Letkol Pnb Budi Susilo selaku Kepala Pusat Operasi Pertahanan Udara Nasional menjelaskan kejadian pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat yang

melintasi wilayah udara di sekitar Natuna seringkali tidak memiliki ijin penerbangan, masa berlaku ijin penerbangannya telah habis, rute penerbangan yang dilintasi tidak sesuai dengan ijin penerbangan, melakukan maneuver udara dan sebagainya. Beliau juga mengatakan bahwa jakur resmi untuk pesawat udara asing yang akan melintas wilayah udara Indonesia terdapat pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan, Popunas mendapati pergerakan pesawat asing yang melintas wilayah udara Indonesia. Akhirnya dengan kejadian tersebut, Pangkohanudnas meminta LTC Davis LK Guan untuk menyampaikan pelanggaran tersebut kepada ATC Singapura untuk mengurangi pelanggaran yang terjadi di wilayah udara Indonesia dengan peran dari ATC Singapura dan bisa menjaga komunikasi kedua negara dengan baik. (Sontani, 2018)

2. Pertimbangan Indonesia untuk Mengambil Alih FIR Secara Bilateral

Indonesia berdiplomasi dengan Singapura secara bilateral didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan yang rasional dari pihak Indonesia. Melihat Indonesia merupakan negara terbesar di kawasan Asia Tenggara, menjadikan Indonesia sebagai negara yang rawan akan pelanggaran. Pelanggaran yang terjadi di wilayah udara Indonesia sampai saat ini masih sering terjadi, hal ini dikarenakan *Flight Information Region* (FIR) yang berada di atas Kepulauan Riau dan Natuna dikendalikan oleh Singapura. Pertimbangan tersebut berdasarkan pada kerugian yang diperoleh Indonesia dengan adanya pendelegasian FIR kepada Singapura. Upaya pemerintah Indonesia mengambil alih *Flight Information Region* (FIR) yang berada di wilayah Kepulauan Riau dari pihak Singapura masih berlangsung sampai sekarang. Faktor yang membuat pemerintah Indonesia ingin segera mengambil alih FIR tersebut karena alasan dua poin yaitu di bidang pertahanan dan keamanan dan ekonomi.

a. Bidang Pertahanan dan Keamanan

Menurut Khairul Fahmi sebagai pengamat militer dari *Institute for Security and Strategic Studies* (ISESS) memberikan penjelasan bahwa apabila Indonesia bisa mengambil alih FIR yang berada di atas Kepulauan Riau tersebut maka Indonesia sangat diuntungkan. Keuntungan yang diperoleh Indonesia yaitu dapat mencegah pesawat yang terbang sembarang melintasi wilayah Indonesia. Selain itu dengan Indonesia bisa mengelola sendiri ruang udaranya maka keamanan bisa terjaga karena jika ada pesawat yang melintas secara ilegal, pesawat asing akan berada pada kendali otoritas Indonesia sendiri (CNN Indonesia, 2018). Jika dilihat dari perspektif pertahanan dan keamanan wilayah Selat Malaka tersebut merupakan wilayah yang cukup strategis namun rawan terjadinya pelanggaran.

Direktur Geospasial Deputy Kepala Badan Intelijen Negara Marsekal Pertama TNI J Urip Utomo mengatakan bahwa dengan adanya pengelolaan FIR di atas Kepulauan Riau oleh Singapura membuat pertahanan udara Indonesia yang berada di wilayah udara semakin melemah. Apabila Indonesia sedang melakukan suatu operasi penyerbuan udara, setiap kali pesawat militer yang akan melintasi atau akan melakukan penjagaan, pengamanan maupun pengawasan udara di wilayah tersebut harus meminta izin terlebih dahulu kepada *Air Traffic Control* (ATC) Singapura dan negara tetangga tersebut bisa mendeteksi awal ancaman karena radar dan fasilitas pendukung mampu untuk meraba sedikit wilayah Indonesia. Bahkan Singapura bebas memantau wilayah Indonesia, memperoleh segala informasi tidak hanya di udara melainkan daratan dan lautan terutama yang berada di wilayah Kepulauan Riau, Batam dan Natuna. Peristiwa yang terjadi ini tentu merugikan Indonesia sebagai pemilik wilayah udara di Kepulauan Riau dan Natuna, walaupun secara territorial tidak akan mengurangi luas NKRI namun hal tersebut berdampak

pada pelanggaran wilayah udara sehingga melemahkan aspek pertahanan. (Saragih, 2014)

Menjaga wilayah udara Indonesia yang sangat luas ini bukanlah hal yang mudah dilakukan dan perlu upaya yang lebih besar. Peristiwa yang sering didapati oleh TNI AU ketiks sedang melakukan patroli di langit Natuna sejak pertengahan September setelah adanya instruksi presiden untuk menjaga ruang udara dan perbatasan Indonesia, hampir setiap hari mereka mendapati pesawat asing melintas di langit Indonesia tanpa memiliki ijin. Langit Kepulauan Riau menjadi salah satu lintasan favorit pesawat asing, termasuk jet-jet tempur Singapura. Menurut Letnan Kolonel Penerbang I Ketut Wahyu Wijaya selaku Komandan Pangkalan TNI AU Tanjung Pinang mengatakan bahwa pesawat tempur Singapura kerap terlihat berlatih di daerah utara Pulau Bintan yang berdekatan dengan negara Singapura. Namun, Singapura membuat alasan bahwa pesawat-pesawat mereka melakukan latihan di wilayah bekas perjanjian MTA (*Military Training Area*), yaitu di area udara Indonesia yang biasa digunakan Singapura untuk melakukan latihan militernya karena negara Singapura tidak memiliki cukup ruang udara untuk melatih kekuatan angkatan bersenjata. Apabila berdasarkan pada perjanjian MTA antara Indonesia dan Singapura yang terbentuk pada tahun 1995 tersebut telah habis/berakhir pada tahun 2001. Indonesia tidak meneruskan perjanjian tersebut dikarenakan lebih banyak dirugikan oleh pihak Singapura. Namun tetap saja Singapura mengatakan bahwa MTA itu merupakan wilayah berbahaya sehingga harus dioperasikan oleh Angkatan Bersenjata Singapura. Hal tersebut juga mengganggu pesawat Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang akan menggunakan wilayah udara tersebut untuk melakukan patroli maupun latihan. (Hakim C. , Mengelola Wilayah Udara NKRI, 2018)

Kemudian pelanggaran pesawat asing sering didapati di wilayah udara Indonesia, menurut Chappy Hakim dalam artikelnya yang berjudul “Pelanggaran Wilayah Udara

Nasional” menyebutkan bahwa Kohanudnas mencatat terjadinya pelanggaran pesawat asing pada tahun 2015 sebanyak 193 penerbangan, ditahun berikutnya pada 2016 pelanggaran menurun secara drastic menjadi 49 penerbangan liar. Pada tahun 2017 sampai bulan September, pelanggaran pesawat asing yang tidak memiliki ijin sebanyak 19 penerbangan. (Hakim C. , Pelanggaran Wilayah Udara Nasional, 2017)

b. Bidang Ekonomi

Pertimbangan lain yang menyebabkan Indonesia ingin mengambil alih *Flight Information Region* (FIR) yang berada di kawasan Kepulauan Riau dan Natuna dan melakukan negosiasi secara bilateral dengan Singapura dikarenakan adanya pengelolaan FIR oleh pihak Singapura memberikan kerugian di bidang ekonomi bagi Indonesia. Menurut aturan penyelenggaraan wilayah udara Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 berbunyi : “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” (Indonesia, 2009). Setiap kali ada penerbangan atau pesawat yang melintas pada Sektor A, Singapura memungut tarif layanan penerbangan yang disebut dengan *Route Air Navigation Service Charges* (RANS) termasuk juga kepada pesawat Indonesia, yang nantinya akan diserahkan kembali kepada Indonesia. Setiap pesawat memiliki tarif yang berbeda-beda tergantung dari jenis dan kapasitas dari pesawat. Meskipun nantinya Singapura menyetorkan akumulasi dari RANS *fee* tersebut kepada Kementerian Perhubungan RI namun perincian penerimannya tersebut tidak diketahui secara pasti. Kepastian akan nominal yang di dapat hanya bisa diketahui apabila Indonesia bisa mengelolanya secara mandiri. Karena mengingat bahwa di

wilayah udara yang dikelola oleh Singapura tersebut merupakan rute atau jalur penerbangan yang cukup padat yang dilintasi oleh penerbangan seluruh dunia.

3. Upaya dan Langkah Indonesia dalam Mengambil Alih FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna

Dalam mengambil alih FIR di wilayah udara Kepulauan Riau dan Natuna, Indonesia tidak hanya berdiplomasi saja dengan Singapura. Namun, Pemerintah Indonesia juga telah dan sedang mempersiapkan beberapa hal dalam rangka pengambilalihan pelayanan navigasi penerbangan. Berikut upaya yang telah dan sedang dilakukan oleh Indonesia, menurut Laporan Kongres Kedirgantaraan Nasional Kedua tahun 2003, Pada tanggal 29 November 2002, telah dibentuk Pokja Pengkajian Ulang Pengelolaan Ruang Udara di atas Kepulauan Natuna melalui Skep Dirjen Hubud 220/XI/2002 yang terdiri dari beberapa jajaran : Departemen Perhubungan, Departemen Pertahanan dan Keamanan, Departemen Luar Negeri, PT. (Persero) Angkasa Pura II, Bakosurtanal dan Ahli Hukum Internasional / Hukum Udara. (Yani Y. M., 2017, p. 141)

Kemudian, kepada Departemen Pertahanan dan Keamanan dan Departemen Luar Negeri Indonesia diminta untuk mengingatkan Pemerintah Singapura bahwa masa berlaku MTA 1 dan MTA 2 telah berakhir pada bulan September 2001 apabila perjanjian tersebut akan diperpanjang maka akan dilakukan pengkajian yang seksama.

Selanjutnya megevaluasi kembali *Letter of Agreement* (LOA) yang telah ada melalui berbagai aspek dan melakukan upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia dan sistem perangkat navigasi penerbangan sehingga nantinya dapat memberikan pelayanan yang minimal setara dengan pelayanan yang ada saat ini.

Pada Februari 2006, Direktorat Keselamatan Penerbangan telah mengeluarkan NOTAM yang menyebutkan bahwa sebagian batas sektor A adalah diukur pada radius 100nm dari titik koordinat 01 21'36" N 103 48'25" E di Singapura yang sebelumnya pada radius 90nm dari titik koordinat alat bantu navigasi SINJON 01 13'24" N 103 51'24" E.

Pada bulan Maret 2006, diadakan pembahasan interdep di Departemen Luar Negeri, yang dihadiri oleh jajaran seperti Perhubungan Udara, Ketahanan dan Keamanan, Politik Hukum dan Keamanan, LAPAN, serta Badan Intelijen Negara dengan tujuan untuk mengaktifkan kembali Pokja yang pernah dibentuk dalam rangka pengambilalihan FIR di atas Kepulauan Natuna dan sekitarnya. Nantinya Pokja ini dapat segera melakukan penyusunan persiapan baik teknis dan operasional serta strategi untuk mengambil alih FIR tersebut melalui langkah diplomatik.

Pada bulan Juli 2006 di Kementerian Koordinator Politik Hukum dan Keamanan (Polhukam) diselenggarakan pertemuan lanjutan. Direktur Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan (Dirjen Hubud Dephub) menyampaikan pengurangan luas pada sektor A (dengan memperkecil radius sektor A), disesuaikan dengan kebutuhan Terminal Area (TMA) bandara Changi Singapura saja. Selain menyampaikan hal tersebut, Dirjen Hubud juga menyampaikan *roadmap* yang sudah disusun dalam rangka persiapan pengelolaan ruang udara yang berada di atas Natuna dan sekitarnya. Dalam pertemuan ini juga, Deplu mengatakan bahwa PP Nomor 38 Tahun 2002 tentang batas territorial Indonesia belum bisa didaftarkan ke PBB mengingat adanya perubahan batas wilayah terkait dengan lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan serta berpisahnya Timor Timur dari Indonesia. Pembahasan lintas sektoral perlu dikoordinasikan oleh Kemlu agar kesepakatan atau perjanjian yang dilakukan

suatu departemen/sektor dengan negara lain tidak merugikan sektor lainnya.

Kemudian tanggal 4 September 2006, Dirjen Hubud Dephub mengaktifkan kembali Pokja dalam rangka pengambilalihan ruang udara di atas Kepulauan Natuna dan sekitarnya melalui SKEP/225/IX/2006. Pokja tersebut terdiri dari unsur-unsur Departemen Perhubungan, Departemen Luar Negeri, Departemen Pertahanan, Kementerian Koordinator Politik Hukum dan Keamanan, TNI AU, TNI AL, Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (LAPAN) dan PT. (Persero) Angkasa Pura II. (Zuraida, 2012, pp. 84-86)

Selain persiapan Pokja, pada bidang operasional dalam pengelolaan ruang udara di atas wilayah kepulauan Natuna telah didukung dengan pemasangan peralatan navigasi seperti DVOR/DME, peralatan komunikasi VSAT dan peralatan pengamatan radar di pulau Natuna serta pemasangan fasilitas radar di Tanjung Pinang. Untuk persiapan SDM seperti tenaga teknis dan operasional dan memodernisasi fasilitas terus dilakukan secara bertahap. (Tatang, 2006)

Dalam rangka pengambil alihan FIR dari Singapura, langkah yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam menyelesaikan masalah ini yaitu dengan cara melakukan pengembangan pada sistem kontrol yang bisa mencakup seluruh wilayah di Indonesia. Pengembangan tersebut akan dilakukan Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dengan cara melakukan pengembangan pada ATC Jakarta yang berada di Bandara Internasional Soekarno-Hatta yang nantinya akan terhubung dengan FIR Singapura karena beroperasi pada wilayah udara Indonesia di bagian barat. Kemudian juga dilakukan pengembangan pada ATC Makassar yang berada di Bandara Hasanuddin, Makassar yang nantinya akan terhubung dengan FIR Australia karena beroperasi pada wilayah udara Indonesia di bagian timur. Langkah tersebut

dilakukan agar jangkauan dari kontrol ruang udara Indonesia menjadi lebih luas. (Santoso, 2016)

Langkah lain yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mendukung rencana pengambil alihan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura yaitu dengan mendirikan Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau lebih dikenal dengan Airnav Indonesia. Airnav Indonesia ini dibentuk pada tanggal 13 September 2012 dan dilakukan sesuai dengan amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Saat ini Airnav Indonesia mengelola dua FIR yaitu terdiri dari FIR Jakarta dan FIR Ujung Padang. Kemudian LPPNPI ini didirikan dengan tujuan untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan secara baik di seluruh Indonesia. (Santoso, 2016)

Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dijadikan pijakan hukum atau dasar untuk melakukan pengambil alihan FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari Singapura harus segera dilakukan Pemerintah Indonesia. Pemerintah Indonesia dan kementerian terkait memiliki tekad untuk mengambil alih FIR tersebut dari Singapura akan dilakukan paling lambat tahun 2019. Oleh karena itu, pemerintah sudah membuat dan menyepakati *road map* serta sudah melakukan sosialisasi dan integrasi kepada kementerian atau lembaga terkait. Pada tanggal 16-18 September 2015 dalam kegiatan Penyelenggaraan Pembentukan Kelompok atau Forum Perencana Pengembangan Penerbangan Indonesia (KP3I) di Hotel Savoy Homan Bandung, AirNav Indonesia sudah menyiapkan *road map* untuk digunakan dalam rangka mengambil alih FIR sektor A, B dan C. Area pada Sektor A merupakan wilayah dibagian utara Singapura, area Sektor C meliputi bagian utara, dan Sektor B daerah sekitar laut China Selatan. Peserta rapat yang ikut serta aktif dalam pembentukan forum ini antara lain yaitu PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk., PT. Angkasa Pura I (Persero), PT. Angkasa Pura II (Persero), PT. Jasa Angkasa

Semesta, Tbk., PT. Gapura Angkasa, dan PT. Bandarudara Internasional Jawa Barat. Semua peserta rapat yang hadir sepakat untuk turut berpartisipasi dan mendukung terbentuknya forum dengan tujuan untuk mewujudkan perencanaan penerbangan Indonesia yang terpadu. KP31 memiliki target untuk menata penerbangan hingga menyentuh kawasan terpencil, sekaligus mengambil alih FIR di wilayah udara sekitar Kepulauan Natuna, sesuai instruksi Presiden Jokowi dapat diambil alih Indonesia dalam tiga tahun. (AirNav Indonesia, 2015)

Pada tahun 2016, Menkopolkam Luhut mengatakan bahwa proses pengambil alihan mengenai ruang udara diperkirakan akan selesai dalam waktu lima tahun. Dalam kurun waktu tiga sampai empat tahun, pemerintah melalui Menko Kemaritiman telah membentuk tiga tim dalam mengambil alih ruang udara dari Singapura. Tiga tim tersebut meliputi tim teknis mencakup Air Navigation (Airlines), Komando Pertahanan Udara Nasional, dan tim regulasi dari Kementerian Perhubungan serta tim diplomasi dari Kementerian Luar Negeri untuk melakukan perundingan dengan Singapura. (CNN Indonesia, 2018)

4. Hambatan Indonesia dalam Rangka Pengambil Alihan FIR dari Singapura

Dalam rangka mengambil alih FIR dari pihak Singapura sama sekali tidak mudah, Indonesia memiliki hambatan salah satunya yaitu masuknya keanggotaan Singapura sebagai Dewan ICAO. Pencalonan Singapura sebagai keanggotaan Dewan ICAO pada kategori II terjadi pada Sidang Luar Biasa Majelis ICAO, Maret 2003. Sejak tahun 2003 Singapura telah menjadi anggota Dewan ICAO selama enam kali sampai saat ini. Kategori II ini merupakan negara yang memiliki kontribusi besar dalam fasilitas keselamatan penerbangan. Hal ini menunjukkan kepada

masyarakat internasional bahwa Singapura memiliki kapasitas, skill dan teknologi dalam menjamin keselamatan penerbangan sipil yang berada jauh diatas kapasitas negara-negara ASEAN lain. Sehingga tidak ada dari negara-negara ASEAN selain Singapura yang memenuhi kriteria untuk duduk dalam kategori II. (Zuraida, 2012)

Berbeda dengan Indonesia, pada pertemuan ICAO yang diadakan tanggal 27 September sampai 7 Oktober 2016 di Montreal Kanada, Indonesia untuk kelima kalinya gagal menjadi anggota Dewan ICAO. Dalam pemilihan yang diselenggarakan dihari ke-7, Indonesia hanya mendapat dukungan sebesar 96 suara. Sehingga angka yang didapatkan belum bisa membawa Indonesia untuk terpilih menjadi salah satu dari 13 negara yang menduduki jabatan Dewan ICAO kategori III. Anggota Dewan ICAO kategori III ini adalah mewakili negara-negara yang memiliki wilayah geografis yang luas. Sebenarnya Indonesia pernah menduduki anggota dewan ICAO kategori III sebanyak 12 kali yaitu pada tahun 1962, 1968, 1971, 1974, 1977, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992, 1995 dan 1998. Kemudian pada tahun 2001 Indonesia tidak berhasil untuk memenangkan pecalonan kembali untuk keanggotaan Dewan ICAO kategori III (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2016). Diketahui bahwa sejak tahun 2007 Indonesia telah terpuruk ke kategori II yang berarti Indonesia dinilai oleh FAA sebagai negara yang tidak memenuhi persyaratan “Civil Aviation Safety Regulation” seperti yang telah ditentukan oleh ICAO. Atas kerja keras beberapa tahun belakangan, pada tahun 2016 Indonesia berhasil masuk ke kelompok kategori I menurut penilaian FAA (*Federal Aviation Administration*) sebagai negara yang memenuhi standar keamanan penerbangan sipil internasional sesuai dengan aturan ICAO, walau masih ada beberapa catatan. Indonesia juga menunjukkan untuk pertama kalinya dalam sejarah, Menteri Perhubungan menunjuk seseorang utusan khusus melakukan lobi ke negara-negara ICAO lainnya agar mendukung Indonesia menjadi dewan ICAO 2016-2019

(Hakim C. , 2016). Dengan harapan Indonesia dapat memperjuangkan kepentingan nasional di dunia penerbangan internasional dan Indonesia dapat berkontribusi lebih jauh lagi secara aktif untuk menciptakan dunia penerbangan internasional yang lebih baik. (Widhi, 2016)

Namun sayangnya Indonesia masih belum berhasil menduduki anggota dewan ICAO kategori III. Hal ini menjadi salah satu hambatan bagi Indonesia dalam tujuannya untuk mengambil alih FIR di atas Kepulauan Riau dan Natuna dari otoritas penerbangan sipil Singapura, dimana salah satunya melalui keanggotaan Dewan ICAO. Hal ini menandakan bahwa Indonesia harus berjuang agar nanti terpilih sebagai anggota Dewan ICAO pada pertemuan selanjutnya di tahun 2019 sambil melakukan persiapan untuk pengambil alihan FIR dari Singapura.